

EUROPEISKE MEMORANDA I KAMPEN MOT KONVENSJONSSTRIDIGE SKIP

EN BESKRIVELSE OG VURDERING AV PARIS MEMORANDUMET OG EQUASIS

Veileder: Hans Jacob Bull
Leveringsfrist: 25. november 2004

Til sammen 17925 ord

25.06.2004

Innholdsfortegnelse

1	INTRODUKSJON	1
1.1	OPPGAVENS TEMA	1
1.2	KILDER	2
1.3	FREMSTILLINGEN VIDERE	4
2	PARIS MEMORANDUMET	5
2.1	BEHOVET FOR SAMARBEID OM HAVNESTATSKONTROLL	5
2.2	STARTEN PÅ DET REGIONALE SAMARBEIDET	8
2.3	BAKGRUNN	9
2.3.1	FORDELER VED REGIONALT SAMARBEID	11
2.3.2	REGIONALT VS. GLOBALT SAMARBEID	11
2.4	ORGANISERINGEN AV DET REGIONALE SAMARBEIDET	14
2.4.1	STRUKTUREN TIL PARISMOU	14
2.4.2	FLERE REGIONALE SAMARBEIDSOMRÅDER	15
2.4.3	STATENE SOM UTGJØR PARIS-REGIONEN	15
2.5	DET RETTSLIGE GRUNNLAGET FOR HAVNESTATSKONTROLL	16
2.6	INSPEKSJON	18
2.6.1	UTVELGELSEN AV SKIP FOR INSPEKSJON – ”TARGETING”	18
2.6.1.1	Grunnprinsippene	19
2.6.1.2	Skip som skal inspiseres uavhengig av videre vurderinger	20
2.6.1.3	”Target Factor”	21
2.6.1.4	”Black List”	23
2.6.1.5	Kampanjer for målrettet kontroll	24
2.6.1.6	Betydningen av den teknologiske utviklingen	25
2.6.2	GJENNOMFØRINGEN AV INSPEKSJONENE	26
2.6.3	INNLEDENDE INSPEKSJON	27
2.6.3.1	Prosedyrer for hva som skal inspiseres	28
2.6.4	GRUNNLAG FOR UTVIDET INSPEKSJON OG MER DETALJERT INSPEKSJON	30
2.6.4.1	Mer detaljert inspeksjon	30
2.6.4.2	Utvidet inspeksjon	31
2.7	FØLGER	34

2.7.1	TILBAKEHOLDELSE	34
2.7.1.1	Skjønn ved tilbakeholdelse	34
2.7.2	UTESTENGING	35
2.7.3	INSPEKSJONSRAPPORT	36
2.7.4	OFFENTLIGGJØRING	37
2.7.4.1	Prosedyre ved tilbakeholdelse	37
3	<u>EUROPEAN QUALITY SHIPPING INFORMATION SYSTEM (EQUASIS)</u>	40
3.1	SYSTEMET	40
3.2	ORGANISERINGEN	41
3.2.1	FINANSIERING	41
3.2.2	STRUKTUREN I EQUASIS	41
3.3	GRUNNTANKEN	42
3.3.1	"ERIKAFORLISET"	44
3.3.2	EQUASIS - ET SAMARBEID MELLOM FLERE REGIONER	47
4	<u>VURDERING OG SYNSPUNKTER PÅ FREMTIDEN</u>	47
4.1	EFFEKTEN AV PARIS MEMORANDUMET	47
4.2	25 % INSPEKSJONSGRAD	51
4.2.1	"ILKNUR 2"	54
4.3	BRUKEN AV EQUASIS	55
4.4	FORHOLDET MELLOM MEMORANDUMENE	56
4.5	FREMTIDEN FOR MEMORANDUMENE.	57
4.5.1	EMSA OG SAFESEANET	57
4.6	KORT OPPSUMMERING	58
5	<u>KILDER</u>	59

1 Introduksjon

1.1 Oppgavens tema

Konvensjonsstridige skip¹ er skip, som ikke er i overensstemmelse med det internasjonale regelverk. Det siktes her til de internasjonale konvensjoner om skipssikkerhet, disse konvensjonene har blitt utarbeidet av FN organene IMO² og ILO³.

Konvensjonsstridige skip er et problem fordi de representerer en fare for sikkerhet, helse og/eller miljø.

Problemet er delt, noen konvensjonsstridige skip representerer en større fare enn andre. Disse vil senere i oppgaven bli omtalt som klart konvensjonsstridige.⁴ Slike skip ønsker man å få fjernet. Andre skip som ikke oppfyller alle kravene som stilles i det internasjonale regelverket representerer ikke nødvendigvis en uakseptabel risiko. For disse skipene sin del ønsker man en heving av standarden.

Paris memorandumet er en samarbeidsavtale mellom 19 europeiske⁵ stater om havnestatskontroll. Equasis er en database som skal gjøre sikkerhetsrelatert informasjon om skip lettere tilgjengelig. De to tiltakene vil bli beskrevet i hvert sitt kapittel.

De to virkemidlene, som skal behandles her har sitt utspring i hvert sitt memorandum: Paris Memorandum of Understanding on Port State Control fra 1982 og Memorandum of Understanding on the Establishment of the Equasis Information System fra 2000. Felles for disse tiltakene er at de ikke innebærer nye regler for skipsfarten men økt

¹ Ordet skip omfatter også andre flytende inntretninger, som flyttbare plattformer, i denne oppgaven.

² International Maritime Organization. FN-organ som arbeider for å forbedre sikkerheten til sjøs blant annet gjennom arbeidet med internasjonale regler for skipsfart.

³ International Labour Organization. FN-organ som arbeider for å sikre arbeidstakers rettigheter.

⁴ Slike skip omtales i internasjonalt som "Substandard ships" dette kommer oppgaven nærmere inn på under punkt 2.7. om skipsstandarder i Paris-regionens farvann.

kontroll og overvåkning. De vil bli beskrevet i hvert sitt kapittel. Det er nødvendig med en forståelse av hvordan virkemidlene fungerer for å kunne gi en vurdering av dem.

Fremstillingen tar for seg et felt som er i stadig utvikling, det er derfor naturlig å si noe om hva som kan påvirke fremtiden til de omtalte memorandaene.

1.2 Kilder

Det er to kilder som er helt sentrale for denne fremstillingen, nemlig memorandumene som ligger til grunn for ParisMOU⁶ og Equasis. Memorandum er betegnelsen på en bilateral avtale hvor statene ved dokumentets form gir uttrykk for en politisk enighet, uten at dokumentet er ment å være rettslig bindende. Memorandum karakteriseres gjerne som internasjonal ”soft law”, fordi de forplikter statene på et politisk og moralsk plan. Slik soft law kan oppnå en viss rettslig relevans.⁷ Selv om det er tvilsomt om forpliktelsene i slike avtaler kan tvangsfullbyrdes kan de legge et betydelig press på de deltagende parter.

Ved overgangen fra Haag memorandumet til Paris memorandumet som vil bli omtalt senere, ble avtalen forhandlet frem med deltakere på regjeringnivå. Dette ga memorandumet en slik politisk tyngde at det i alle fall grenser opp i mot det folkerettslig forpliktende. Memorandumet som ligger til grunn for Equasis har ikke samme tyngde som Paris memorandumet.

Det regelverket som finnes i Paris memorandumet har blitt ytterligere formalisert i EU/EØS landene gjennom direktiv 95/21/EF av 19. juni 1995 og senere endringer til dette. Noe som gjør direktivet til en viktig kilde.

⁵ Samt de maritime myndighetene i Øst-Canada. Se eget punkt 2.4.2. om deltakerstatene.

⁶ Ved omtale av organisasjonen vil jeg bruke ParisMOU, ved omtale av selve memorandumet blir benevnelsen Paris memorandumet brukt.

⁷ Se Ruud, 1997, s. 39.

I Norge hjemles den havnestatskontrollen som skal omtales i Lov om Statskontroll med Skibes Sjødygtighet m.v. av 9. juni 1903⁸ § 3 a, § 41 a, § 82 og § 117. Det regelverket som Norge er forpliktet til å følge på grunn av medlemskapet i EØS⁹ finnes i Forskrift om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner mv. av 1. juli 2003 (heretter: Havnestatskontrollforskriften).

De nevnte kildene regulerer samarbeidet, men hjemmelen for å kunne foreta havnestatskontroll finnes i de internasjonale konvensjonene.¹⁰ De vil bli omtalt nærmere under punkt 2.5. Det er det regionale samarbeidet jeg vil konsentrere meg om. Derfor vil ikke de internasjonale konvensjonene få en så sentral plass i oppgaven.

Det er to bøker som har vært helt sentrale i prosessen med å skrive oppgaven; "Port State Control and Jurisdiction", skrevet av Georges C. Kasoulides og utgitt i 1993 og "Port State Control", skrevet av Dr. Z. Oya Özçayir og utgitt i 2001. Videre finnes det litteratur som er egnet til å gi veiledning innenfor enkeltspørsmål, men det som er spesielt for denne oppgaven er omfanget av kilder på internett. Det finnes en rekke sjøfartsorganisasjoner som publiserer store mengder informasjon på internett. De viktigste nettbaserte kildene for oppgaven, i tillegg til nettsidene til ParisMOU og Equasis er sidene til IMO, ILO og EMSA¹¹.

Ved vurderingen av arbeidet i ParisMOU har organisasjonens årsrapporter vært nyttige kilder. Årsrapportene inneholder grundig gjennomgang av det arbeidet som gjøres samt en stor mengde data som egner seg til å gi et bilde av resultatene av Paris memorandumet. Årsrapporter fra Sjøfartsdirektoratet har også vært nyttige for å gi et bilde av Norges oppfølging av memorandumet.

For Equasis finnes det ikke en så stor mengde informasjon om organisasjonens arbeid, den viktigste målestokken på om Equasis er et nyttig redskap er om databasen faktisk

⁸ Loven vil heretter bli omtalt som sjødyktighetsloven.

⁹ Direktiv 95/21/EF endret ved direktiv 98/25/EF, direktiv 98/42/EF, direktiv 99/97/EF, direktiv 2001/106/EF og direktiv 2002/84/EF.

¹⁰ Se Paris memorandumet punkt 2.1.

¹¹ European Maritime Safety Agency er et nystartet samarbeid om sikkerheten til sjøs i EU regionen. Norge deltar i samarbeidet som vil bli beskrevet nærmere i oppgavens avsluttende del.

benyttes det ha blitt forsøkt belyst med data som har blitt hentet fra organisasjonens egne data.

1.3 Fremstillingen videre

Den første delen av oppgaven tar for seg Paris memorandumet. Dette er den klart mest omfangsrike delen. Siden ParisMOU er et samarbeid om havnestatskontroll for å få fjernet de dårligste skipene fra Europeisk farvann er det nærliggende å starte med en beskrivelse av hvorfor man så seg nødt til å satse på dette i kampen mot konvensjonsstridige skip, og hvorfor man satset på å effektivisere denne ved å samarbeide regionalt. ParisMOU er et regionalt samarbeid om havnestatskontroll. I denne delen av fremstillingen blir virkemidlet sett i sammenheng med de andre virkemidlene som finnes i kampen mot konvensjonsstridige skip.

Paris memorandumet ble formet av den historiske situasjonen det ble til i, derfor må også denne presenteres.

Paris memorandumet er en omfattende avtale og det er krevende å få innsikt i hvordan det regionale samarbeidet fungerer. Dette gjør at en vesentlig del av behandlingen av dette området vil være av deskriptiv karakter.

Oppgavens tredje del omhandler Equasis. Denne delen er langt mindre omfattende enn den foregående. Dette er naturlig siden det er snakk om en mye mer begrenset virksomhet. Mens ParisMOU er en helt sentral organisasjon for det regionale samarbeidet om havnestatskontroll er Equasis bare en støttende informasjonsdatabase.

Det blir ofte stilt spørsmål ved effekten av internasjonalt arbeid slik som dette. Det vil avslutningsvis i oppgaven bli gjort et forsøk på å si noe om hvilken effekt det regionale samarbeidet har hatt. Det er vanskelig å si noe om hvordan situasjonen ville ha vært uten samarbeidet derfor vil jeg ikke spekulere i dette, men forholde meg til statistikk som kan gi en indikasjon på hvilken effekt man har av samarbeidet.

Det er enda større usikkerhet festet til effekten av Equasis enn ParisMOU. Equasis har ikke eksistert lenge, og det er umulig å isolere effekten Equasis fra effekten av andre tiltak som har kommet i samme periode. Vurderingen av organisasjonen vil begrense seg til å se på i hvor stor grad databasen benyttes som et hjelpemiddel.

2 Paris memorandumet

ParisMOU angir selv sin rolle som bidragsyter til økt sikkerhet på sjøen på følgende måte:

”It is clearly understood that the responsibility for ensuring that ships comply with the provisions of the relevant instruments rests upon the owners, masters and the flag States. Unfortunately, certain flag States, for various reasons, fail to fulfil their commitments contained in agreed international legal instruments and subsequently some ships are sailing the world’s seas in an unsafe condition, threatening the lives of all those on board as well as the marine environment. The ParisMOU on Port State control is a system of harmonized inspection procedures designed to target sub-standards ships with the main objective being their eventual elimination.”¹²

2.1 Behovet for samarbeid om havnestatskontroll

Bakgrunnen for at man startet arbeidet med Paris memorandumets forløper, Haag memorandumet, var den hyppige forekomsten av forlis med skip, som var i en kritikkverdig forfatning.

Alvorlige hendelser, med store miljøkonsekvenser, som forliset av ”Torrey Canyon”¹³ la et sterkt press på de europeiske kyststaters myndigheter fra befolkningens side. Disse

¹² Kilde: www.parismou.org – About Us.

¹³ ”Torrey Canyon, oljetanker på 123000 dwt. Som grunnstøtte vest for Land’s End (England), 18. mars 1967. Grunnstøtingen resulterte i en langvarig bergingsaksjon, men skipet gikk i oppløsning. Det ble brukt store ressurser på å begrense oljesølet, blant annet ble det brukt kjemikalier som skulle få

statene ønsket å forhindre at dårlige skip seilte langs deres kyster, men det var vanskelig å få bukt med problemet med ”substandard ships”¹⁴ uten å tenke nytt.

Det var åpenbart at verdenssamfunnets virkemidler for å sikre en god standard på handelsskip ikke fungerte på en tilfredsstillende måte.

Det er flere aktører¹⁵ og regler som skal bidra til at skip som er i dårlig stand ikke seiler. De forskjellige aktørene og reglene blir ofte omtalt som sikkerhetsnett¹⁶ mot ”Substandard ships”. ”Sikkerhetsnettene”, vil her bli presentert og det vil bli gitt en forklaring på hvorfor de fungerte dårlig.

Det kunne vært nærliggende å tro at manglende kontroll med standarden til skip skyldes et manglende regelverk. Som nevnt i innledningen er ikke årsaken til at mange dårlige skip brukes i internasjonal transport et manglende regelverk. Det finnes betydelige regelverk som stiller krav til skipssikkerhet og hvordan skip drives. Det er i hovedsak IMO og ILO som har utviklet disse reglene. Hovedårsaken til at konvensjonsstridige skip benyttes er antakelig mangelfull kontroll og oppfølging av konvensjonene.

Ansaret for at et skip er i den stand som internasjonale regler krever hviler på flere aktører. Først og fremst er ansvaret for skipets standard rederens, men også flaggstaten, classeselskapet og assurandørene har et ansvar. Rederen har en egeninteresse i at skipet er i best mulig stand. Et skip som er i god stand innebærer mindre risiko for rederen. Til tross for at redere er best tjent med at deres skip er i god stand er det enkelte redere som velger å ta sjanser ved å bruke skip, som ikke er i overensstemmelse med internasjonale regler. Årsaken kan være at markedet er presset og mulighetene for inntjening begrenset. Manglende inntekter kan føre til at det ikke finnes midler til å foreta nødvendig vedlikehold. Det er ikke utelukkende dårlig økonomi, som er årsaken til at redere velger å bruke gamle og dårlig vedlikeholdte skip. Gamle skip har ofte blitt

oljeflakene til å løse seg opp og napalm for å forsøke å brenne oljen før den slapp ut og nådde kystene. Tiltross for tiltakene medførte utslippet store skader på både britisk og fransk kyst. Se nærmere detaljer: http://college.hmco.com/history/readerscomp/ships/html/sh_092600_torreycanyon.htm med videre henvisninger. Samt Boisson, s. 250.

¹⁴ Som også blir referert til som ”klart konvensjonsstridige” I oppgaven.

¹⁵ Med aktører sikter de her til de ulike rolleinnhaverne i skipsfarten som redere, classeselskaper, assurandører og flaggstater.

¹⁶ Se Özcayir, 2001. s. 93-95

gjeldfrie noe som gjør at de har et stort fortjenestepotensial og derfor er fristende å bruke.¹⁷

Skipsfartsnæringen har alltid vært en næring som har vært preget av viljen til å ta en kalkulert risiko. Denne vurderingen kan knytte seg til rent økonomiske forhold, men også til hvor langt man er villig til å presse skip og mannskap. Det kan virke som enkelte redere fortsatt opererer med en betydelig risikovilje, selv om det blir sett på som uakseptabelt i de fleste miljøer. For enkelte rederes del kan også brudd på internasjonale konvensjoner skyldes manglende forståelse for behovet for slike regler og manglende innsikt i reglene.

Når redere er villige til å ta risikoen med å seile med konvensjonsstridige skip er man avhengig av at andre aktører griper inn for å forhindre bruken.

I prinsippet skulle det ikke være noe behov for havnesatskontroll, etter som det folkerettslige ansvaret for skipsstandarden hviler på flaggstaten.

Mange av de såkalt tradisjonelle sjøfartsnasjonene foretar regelmessige kontroller av de skip, som rettmessig fører deres flagg, men dette gjelder langt fra alle flaggstater. Manglende oppfølging av internasjonale forpliktelser fra noen flaggstater kan skyldes statenes dårlige økonomi og vilje, men også manglende kompetanse.

Det blir gjerne pekt på en spesiell utvikling når man skal forklare hvorfor systemet med å la flaggstatene ha ansvaret for kontroll av skip med deres flagg ikke har fungert tilfredsstillende. Utviklingen i retning av stadig større bruk av ”åpne registre”¹⁸ har medført at redere har fått muligheten til å velge hvor de vil la sine skip registrere. Situasjonen har blitt slik at det har oppstått en ”lagdeling” med hensyn til kontrollnivået mellom de ulike registrene.

Selv om det finnes en rekke sjøfartsnasjoner som stiller strenge krav til skip med deres flagg, er det alltid mulig for redere som ikke ser seg i stand til å komme disse kravene i møte å registrere sitt skip i en flaggstat hvor det i praksis ikke foretas noen kontroller.

¹⁷ Årsakene til at redere velger å bruke skip som er i dårlig stand er inngående drøftet i ”Ships of Shame”, fra 1992 som er en rapport utarbeidet for det Australske parlamentet.

¹⁸Se Özçayır, 2001. s.26-33

Det har oppstått en situasjon hvor redere velger å bytte register i stedet for å gå løs på nødvendige og kostbare reparasjoner, som det blir stilt krav om fra flaggstaten eller klasseselskapet. Slike utskiftninger av flagg og klasse kan forekomme flere ganger i et skips levetid siden det ofte er lite kostnadskrevende. Den utviklingen som beskrives her har ikke bare ført til at de dårligste nasjonale registrene har blitt dårligere, også de gode registrene har i perioder vært redde for å være for strenge av frykt for ”flåteflukt”¹⁹.

Den utvikling, som skisseres her med hensyn til valg av flaggstat har overføringsverdi når man skal illustrere situasjonen for de øvrige sikkerhetsnettene også.

Ved valg av assurandører og klasseselskap har skipsrederen en rekke alternativer å velge imellom. På samme måte som når det gjelder valg av flaggstat, kan rederen finne klasseselskap som er villige til å gi sin klasse til nesten hvilket som helst skip, mens andre klasseselskaper stiller strengere krav. Utskiftingen av assurandør og klasseselskap kan finne sted ofte for enkelte skip.²⁰

Den situasjonen som har blitt beskrevet kort her, viser hvordan det har vært mulig å operere med svært dårlige skip til tross for at det finnes et internasjonalt regelverk som skal forhindre dette. Det er denne virksomheten man ønsket å få en slutt på i europeisk farvann og det var derfor man innledet samarbeidet som ble formalisert gjennom Paris memorandumet.

2.2 Starten på det regionale samarbeidet

Det regionale samarbeidet om havnestatskontroll ble påbegynt allerede på 70-tallet.²¹ Det første samarbeidet foregikk direkte mellom de deltakende havnestatsmyndighetene. Dette samarbeidet ble formalisert i mars 1978 gjennom: ”Memorandum of

¹⁹ Med ”flåteflukt”, siktes det her til at store mengder skip skifter flaggstat.

²⁰ Hullene i det såkalte sikkerhetsnettet mot dårlige skip, blir omtalt nærmere i Özcayir, 2001. s. 94-95.

²¹ ”Torrey Canyon” forliset i 1967 blir nevnt som en årsak til at det regionale samarbeidet ble påbegynt og var en viktig årsak til at IMO startet arbeidet for å utvikle regler både for å motvirke at slike ulykker skulle skje og for å fordele ansvaret når slike ulykker inntraff. Det at 25 % av verdens skipsfartsulykker skjedde i europeisk farvann, var en sentral årsak til at arbeidet med regionalt samarbeid om havnestatskontroll ble iverksatt. Se nærmere om dette i Kasoulides, 1993. s. 14.

Understanding between Certain Maritime Authorities on the Maintenance of Standards on Merchant Ships” (heretter Haag memorandumet).

Haag memorandumet fikk en kort levetid. En viktig grunn til dette var at umiddelbart etterpå opplevde man et av de verste forlisene i europeisk historie. Forliset til ”Amoco Cadiz”²² førte til alvorlige miljøskader, og europeiske politikere ønsket å iverksette mer omfattende tiltak. Dette førte til at Haag MOUet ble ansett for å være utilstrekkelig til å løse de utfordringer som ”risikoskipsfarten” innebar.

Det som virkelig manglet i Haag-samarbeidet var et overordnet system for innsamling og distribusjon av skipsinformasjon mellom medlemmene, dette gjorde memorandumet lite effektivt og man så behovet for et mer omfattende samarbeid.

Samarbeidet ble hevet opp på regjeringnivå og forhandlingene til det som skulle bli ParisMOU ble innledet.

Paris memorandumet ble i verksatt i juli 1982, noe som medførte at Haag memorandumet hadde utspilt sin rolle.²³

2.3 Bakgrunn

Havnestatskontroll er ikke noe nytt fenomen. Internasjonale konvensjoner har gitt hjemmel til å foreta slike kontroller siden SOLAS²⁴-konvensjonen fra 1929. Tiltaket eksisterte altså som et sikkerhetsnett før man startet det arbeidet som oppgaven omhandler.

Havnestatskontrollen fungerte på en like lite tilfredsstillende måte som de andre ”sikkerhetsnettene”. Målet med denne delen av oppgaven er å belyse de mulighetene som lå i å bruke havnestatskontrollen som et virkemiddel i kampen mot

²² ”Amoco Cadiz” gikk på grunn i den Engelske Kanal 16. mars 1978, etter at styringen sviktet. 223000 tonn råolje slapp ut med betydelige skader på den franske kysten til følge. Se http://college.hmco.com/history/readerscomp/ships/html/sh_005000_amococadiz.htm med videre henvisninger.

²³ Dette er formelt slått fast i MOU pkt. 8.3.

konvensjonsstridige skip, og hvorfor man valgte å satse på en styrking av dette virkemidlet i stedet for, for eksempel, forbedret flaggstatskontroll.

Det er viktig for forståelsen i denne sammenheng at man har et klart bilde av hvem som ønsket å få hevet standarden på handelsskipene. Det var i stor grad kyststater, som var ute etter en måte å beskytte seg på, og dette var avgjørende for valg av virkemiddel. Ved å satse på en styrking av havnestatskontrollen satset de statene, som ønsket det, på et virkemiddel som de kunne ha en faktisk innflytelse over – I motsetning til hva andre flaggstater foretok seg. Det ga en mulighet for staten til å beskytte seg på egenhånd.

Men man så flere problemer med å bruke havnestatskontroll. Det ble ikke sett på som et effektivt virkemiddel fordi de fleste havnestater var uinteresserte i å innføre for strenge regler på egenhånd. Det er ressurskrevende å holde på med denne kontrollen, og det er en stor belastning for en havn å holde skip tilbake. Siden skip tar stor plass kan en streng havnestatspolitikk med langvarige kontroller skape kødannelse. Dette kan føre til at havner hvor det er hyppige kontroller blir upopulære. Kontrollvirksomheten vil på denne måten kunne ha en konkurransevridende effekt mellom ulike selvstendige havner og mellom stater. Selv om man valgte å satse på en utstrakt bruk av havnestatskontroll ville ikke det gi noen garanti mot at man ble utsatt for forlis av konvensjonsstridige skip utenfor havnestatens kyst, ettersom man ikke vil få kontroll over de skipene som ikke skal inn i havn.

Et annet problem, som ville oppstå hvis mange stater i Europa satset på hver sin strenge politikk med havnestatskontroll var at man ville få en u hensiktsmessig stor mengde med kontroller av skip. De geografiske forhold i Europa og mange andre steder fører til at de skip som seiler dit sjelden skal til bare én havn i regionen. Ved manglende samordning av strategi mellom statene i regionen med hensyn til hvilke skip som skal kontrolleres vil det fort oppstå en situasjon hvor enkelte skip blir utsatt for urimelig mange inspeksjoner mens andre slipper unna uten å bli kontrollert. Dette ville være lite hensiktsmessig.

²⁴ *Safety of Life at Sea.*

Disse problemene er årsaken til at man valgte å satse på regionale samarbeid om havnestatskontroll.

2.3.1 Fordeler ved regionalt samarbeid

Fordelen ved å samarbeide om havnestatskontroll består i at man kan begrense mange av de ulempene man har ved å satse på en streng, selvstendig kontroll.

Det fremgår av fortalen til Paris memorandumet at målsettingen med samarbeidet er å avhjelpe de problemene som kan knytte seg til en økt bruk av havnestatskontroll. Slik som problemene som blir nevnt i slutten av punkt 2.2. Samarbeid om havnestatskontroll fjerner ikke bare de hindrene, som gjør mange stater uvillige til å satse på dette; samarbeidet medfører også ekstra fordeler.

Regionale samarbeid kan også gi positive ringvirkninger utenfor regionen. Dette er noe av årsaken til at IMO har vært svært positive til og deltakende i arbeidet med ParisMOU. Ved at viktige regioner i skipsfartssammenheng forhindrer bruk av såkalte substandard ships kan lønnsomheten ved å bruke disse bli borte, og det er en sjanse for at man slutter å bruke skipene i en større geografisk sammenheng. Ved starten av arbeidet med ParisMOU var man svært forventningsfulle til denne effekten, men det var ikke gitt at det regionale samarbeidet ville ha positiv effekt utenfor regionen. En sterk regional satsning på havnestatskontroll kan føre til at man overfører belastningen med konvensjonsstridige skip til regioner som ikke har ressurser til å satse på slike tiltak i like stor utstrekning. Frykten for at en sterk regional satsning på havnestatskontroll i ressurssterke land skal overføre problemer til mer ressursvake stater er årsaken til at IMO har brukt ekspertise fra ParisMOU til å utvikle regionale samarbeidsregioner andre steder i verden.²⁵

2.3.2 Regionalt vs. globalt samarbeid

Siden fordelene med å samarbeide om havnesatskontroll er så store er det nærliggende å spørre om ikke et slikt samarbeid burde foregå globalt. Problemet man ønsket å løse var

på ingen måte kun et regionalt fenomen. Det har lenge eksistert et samarbeid om havnestatskontroll globalt; regelverket for dette blir utviklet av IMO. Jeg har allerede vært inne på den manglende effekten IMOs konvensjoner har hatt på grunn av manglende håndheving og oppfølging.

Et problem for store verdensomspennende organisasjoner som IMO er deres behov for oppslutning fra et overveldende flertall deltakerstater for at beslutninger skal kunne settes ut i live. Behovet for enighet mellom mange stater fører til to ting: Beslutningsprosessene tar lang tid fordi alle deltakerstatene skal høres og det tar tid å få gjennomslag for forslag når ulike nasjonal lovgivning skal endres. I tillegg har det vist seg å være en stor utfordring å få gjennomslag for forslag, som betyr vesentlige endringer i regelverket til store globale organisasjoner som IMO. Forslag må vinne aksept hos en rekke ulike stater med ulike interesser og forskjellig økonomisk situasjon.

En pågående debatt om hvorvidt det skal stilles krav til dobbelt skrog for bulkskip i IMO illustrerer problemet: Stater som har egeninteresse i å bevare status quo kan bygge allianser med stater uten spesielle maritime interesser og på den måten motarbeide en utvikling de ikke ønsker. I den nevnte debatten som pågår i IMO har sjøfartsmyndighetene i Hellas gjort sitt for å forhindre forslaget, og derfor er det usikkert hva som vil bli utfallet i en sak som det er bred enighet om mellom andre land. Det er paradoksalt nok et medlemsland i Paris memorandumet som står for treneringen av prosessen i IMO i dette tilfellet, og det kan stilles spørsmål ved hvor samlet Paris-regionen er når spørsmålene er av mer kontroversiell art.

Da man startet arbeidet med regionalt samarbeid i Europa, ble dette sett på som en mulighet til å overvinne noen av de hindrene som man normalt støter på ved internasjonalt samarbeid, siden det var snakk om et samarbeid mellom stater med et klart interessefelleskap.

Opprettelsen av det regionale samarbeidet innebar ikke på noen måte et brudd med IMO. IMO har støttet arbeidet i Europa ved å delta aktivt i arbeidet i den såkalte Paris-regionen. Representanter fra IMO deltok i arbeidet med å skape Paris memorandumet,

²⁵ Jeg kommer tilbake til de andre regionale samarbeidene under punkt. 2.4.2.

fordi man så potensialet i et slikt regionalt samarbeid. I dag deltar representanter fra ParisMOU i arbeidet med å utvikle regionale samarbeid i andre deler av verden i samarbeid med IMO.

Her er noen av grunnene til at slikt arbeid løses best på et regionalt nivå:

Det er mer sannsynlig at nabostater med rimelig likt ressursgrunnlag vil ha samme ambisjonsnivå for det arbeidet som skal gjøres, ved at man samarbeider oppnår alle regioner det de har potensial til. Skulle dette vært løst globalt måtte man satset på felles minimumsstandarder.

Ved å samarbeide regionalt oppnår man store fordeler med hensyn til informasjonsmengde, uten at det hefter for stor usikkerhet ved tallene.

Skal man kunne bruke den eksisterende felles informasjon i regionen, må denne være fremskaffet ved bruk av felles regler og prosedyrer. Informasjon uten en slik felles standard gjør det vanskelig å analysere og vurdere data i forhold til hverandre, og da vil mye av hensikten med samarbeidet være borte.

Nabostater vil ha større interesse av hverandres oppfølging av felles målsettinger, enn hva stater som ligger lengre vekk foretar seg. I tillegg er det viktig å understreke at situasjonen i Europa er spesiell: Det er tette bånd mellom statene, blant annet på grunn av EU/EØS, og det gjensidige avhengighetsforholdet mellom statene medfører at det vil få store konsekvenser for den enkelte stat om den ikke følger opp sine forpliktelser. Samarbeid i denne regionen blir dermed effektivt, selv om det kan oppstå uenigheter av den typen som ble skissert ovenfor. Det er en kjensgjerning at samarbeid i Europa ikke alltid har vært like effektivt, og i forbindelsen med utviklingen av samarbeidet har man støtt på stadige utfordringer med tanke på de ulike staters vilje og evne til å følge opp nye regler på en effektiv måte. ParisMOU har fått stadig flere deltakerland, noe som gir økte utfordringer med hensyn til effektivitet og enighet.

En viktig årsak til den styrkede innsatsen på det regionale plan i Europa er ”nulltoleransepolitikken” i USA med hensyn til skip som er ”substandard”. USA sin strenge linje og omfattende sanksjonering ved ulykker førte til frykt i Europa for at de useriøse aktørene ville satse på det europeiske markedet i stedet.

2.4 Organiseringen av det regionale samarbeidet

2.4.1 Strukturen til ParisMOU²⁶

Det ledende organet i ParisMOU er "the Port State Control Committee". Komiteen består av tjue deltagere fra de ulike deltagende sjøfartsmyndighetene, samt en representant fra EU-kommisjonen. I utgangspunktet møtes komiteen en gang i året, men det kan holdes møter oftere hvis det er behov for det. Komiteen ledes for tiden av styreformann Alan Cubbin.²⁷

Delegater fra IMO og ILO deltar som observatører i møtene som holdes i komiteen. Det samme gjelder deltakere fra en rekke samarbeidende sjøfartsmyndigheter,²⁸ og representanter fra TokyoMOU og US Coast Guard er også med som observatører på disse møtene.

Komiteen tar seg av spørsmål som har å gjøre med politikk, finansielle spørsmål og administrative spørsmål. Det er opprettet egne avdelinger i organisasjonen som fungerer som veiledere i den beslutningsprosessen som komiteen, disse omtales som "Technical bodies". Kontrollkomiteen har direkte innflytelse over de tekniske avdelingene og sekretariatet, men dette er ikke særlig praktisk i det daglige, siden komiteen i utgangspunktet møtes på årsbasis. Derfor har man også et rådgivende styre²⁹, som fungerer som komiteens forlengede arm.

Det rådgivende styret er overordnet sekretariatet og de tekniske avdelingene og har derfor også kontroll med driften av SIRENaC³⁰.

Den daglige driften av ParisMOU blir tatt hånd om av "the Secretariat of the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control", som holder til i Haag i Nederland.

²⁶ Hovedkilde for opplysningene under dette punktet er www.parismou.org.

²⁷ Mai 2004.

²⁸ Typisk stater som ikke har oppnådd medlemskap ennå.

²⁹ MOU Advisory Board.

³⁰ SIRENaC er ParisMOU sin database som vil bli omtalt nærmere senere.

2.4.2 Flere regionale samarbeidsområder

Siden opprettelsen av ParisMOU, har det blitt etablert en rekke samarbeidsavtaler over samme lest i andre regioner. I dag dekkes det meste av verden av slike regionale samarbeidsområder. Regionene er imidlertid ikke like ambisiøse og det har fra Paris regionen har det blitt pekt på at en rekke av de stater som deltar i slike regionale samarbeid, er å finne på Paris regionen sin svarteliste over flaggstater.³¹ Følgende memoranda om havnestatskontroll har blitt etablert:

- I Asia og Stillehavet – Tokyo MOU.
- I Latin Amerika – Acuerdo de Vina del Mar.
- I Karibia – Carribean MOU.
- I Vest- og Sentral Afrika – Abuja MOU.
- I Svartehavs-regionen – Black Sea MOU.
- I Middelhavs-regionen – Mediterranean MOU.
- I Det Indiske hav – Indian Ocean MOU.

2.4.3 Statene som utgjør Paris-regionen

ParisMOU ble undertegnet i 1982 av 14 ministere med ansvar for maritim sikkerhet. I dag er 20 stater medlemmer.³²

ParisMOU omfatter i dag skipsfarten i et vesentlig større område enn den opprinnelige Nordsjø-regionen; siden kanadiske sjøfartsmyndigheter sluttet seg til memorandumet i 1994³³, har hele den nordlige delen av Atlanterhavet vært omkretset av medlemsstater. Til tross for det geografiske fokuset for samarbeidet sluttet Island seg ikke til dette før i 2000. Som resultat av utvidelsen av EU vil antallet europeiske medlemsstater øke til 25 i løpet av 2005. Dette medfører blant annet at samtlige land rundt Østersjøen vil delta i samarbeidet.³⁴

³¹ Dette fremgår av Paris MOUet sin årsrapport 2002. Se kapittel 7 "Co-operations with other organisations" ParisMOU sin svartelisting av flaggstater vil bli presentert nærmere under.

³² Ifølge innledningen til Paris memorandumet og www.parismou.org, er deltakerlandene pr. mai 2004: Belgia, Canada, Kroatia, Danmark, Finland, Frankrike, Tyskland, Hellas, Island, Irland, Italia, Nederland, Norge, Polen, Portugal, Russland, Slovenia, Spania, Sverige og Storbritannia.

³³ Se ParisMOU første fotnote. Det er bare sjøfartsmyndighetene til den kanadiske østkysten som er sluttet til ParisMOU. Sjøfartsmyndighetene i Vest-Canada deltar i samarbeidet i Tokyo MOU.

³⁴ Nye deltakerstater: Estland, Latvia, Litauen, Bulgaria, Romania og Ungarn.

I Middelhavsregionen har man valgt en annen fremgangsmåte enn å ta inn nye land i memorandumet.³⁵ Her har det i stedet blitt gitt hjelp og støtte til å opprette et nytt regionalt samarbeid for de andre middelhavslandene i syd og øst.³⁶

Årsaken til at man ikke har lyktes med å inkludere hele middelhavsregionen i ParisMOU, er at ambisjonsnivået ikke er det samme med hensyn til å benytte havnestatskontroll. I Mediterranean MOU har man som målsetting å inspisere 15 % av alle skipsanløp, i ParisMOU har man nådd målet om en inspeksjonsgrad på 25 %. Det ville i tillegg være problematisk om man integrerte samtlige Middelhavsland i ParisMOU siden samtlige av disse middelhavslandene er representert på ParisMOU "Black List"³⁷ bortsett fra Israel³⁸. Samarbeidet er tettere med Tokyo MOU, ambisjonsnivået ligger tettere opp til det man har i ParisMOU.³⁹

I dag har Tokyo MOU, Carribean MOU og US Coast Guard observatørstatus ved møter i ParisMOU. Andre har ikke søkt om slik status og dette blir sett på som en indikator på hvor seriøst disse regionene tar arbeidet med havnestatskontroll.

2.5 Det rettslige grunnlaget for havnestatskontroll

Med havnestatskontroll⁴⁰ siktes det til kontrollen havnestatens myndigheter gjør på utenlandske skip. Havnestatskontrollen blir normalt gjennomført av havnestatens sjøfartsmyndighet. Det hender også at kontrollører fra statens miljøvernmyndigheter deltar, men slik kontroll faller utenfor kjerneområdet for denne oppgaven.

³⁵ Til tross for at Spania, Frankrike, Italia og Hellas er betydningsfulle deltakere i Pari MOU.

³⁶ Mediterranean MOU.

³⁷ ParisMOU sin "Black List" er en oversikt over de flaggstatene som man har dårligst erfaringer med i regionen. Dette systemet blir beskrevet nærmere.

³⁸ Israel befinner seg på Paris MOU sin "White List". Opplysningene er hentet fra Paris MOU årsrapport 2002.

³⁹ Jfr. Tokyo MOU punkt 1.4.

⁴⁰ Havnestatskontroll omtales internasjonalt som Port State Control, ofte brukes bare forkortelsen PSC.

IMO-konvensjonene SOLAS 74/78/88, MARPOL 73/78, LOADLINES 66/88, STCW 78, TONNAGE 1969 og COLREG 72, samt ILO konvensjon nr. 147⁴¹ har bestemmelser som gir en konvensjonsstat hjemmel til å foreta inspeksjon av skip⁴² som befinner seg i havn i vedkommende havnestat.⁴³ De nevnte konvensjonene omtales som ”Instruments”,⁴⁴ i sammenheng med den regionale havnestatskontrollen fordi det er disse virkemidlene som legger grunnlaget for det arbeidet som gjøres i ParisMOU.

Ansaret for at skipet er i orden og egnet til å bli sendt til sjøs ligger alltid på rederen eller operatøren og på skipets kaptein. En utvidet bruk av havnestatskontroll forandrer ikke på denne ansvarsfordelingen eller ansvarsforholdet mellom havnestat og flaggstat.

Det er viktig å understreke at bestemmelsene i de nevnte konvensjoner gir havnestatene en rett til å kontrollere skip. Det er altså ikke snakk om en overføring av ansvar i folkerettslig forstand. Adgangen til å foreta havnestatskontroll utledes av nasjonal lovgivning, basert på de relevante konvensjoner. Hjemmelen for denne type havnestatskontroll er etter norsk lov Sjødyktighetsloven § 3a og reglene om hvordan denne kontrollen skal utføres fremgår av havnestatskontrollforskriften. Skal en stats myndigheter kunne utøve havnestatskontroll og hjemle denne med regler fra en konvensjon, må staten være tilsluttet denne.

Mange flaggstater har ikke sluttet seg til alle de internasjonale konvensjoner om skipssikkerhet. Flere av de aktuelle konvensjoner fastslår derfor uttrykkelig at skip fra land som ikke har tiltrådt konvensjonen, ikke må gis en mer lempelig behandling, enn skip som har tiltrådt konvensjonen. Denne bestemmelse omtales på engelsk som bestemmelsen om ”no more favourable treatment”. Dette prinsippet finnes i de enkelte

⁴¹ Inneholder minimumsstandarder for handelsskip, med hensyn til arbeidsforholdene om bord.

⁴² Det fremgår av Paris memorandumet punkt 2.1 hvilke konvensjoner som er gjenstand for felles vurdering i regionen.

⁴³ Eksempler:

SOLAS 74, bestemmelse I/19, bestemmelse IX/6 og bestemmelse XI/14.

LOADLINE 66, art. 21.

MARPOL 73/78, art 5 og 6, bestemmelse 8A i tillegg I, bestemmelse 15 i tillegg II, bestemmelse 8 i tillegg og bestemmelse 8 i tillegg V.

STWC 78, art. X og bestemmelse I/4

TONNAGE 69, art 12.

⁴⁴ Se www.parismou.org – Instruments.

konvensjonene om skipssikkerhet (kommer blant annet til uttrykk i SOLAS protokoll 78, art. II (3); MARPOL 73/78, art. 5(4) og STWC 78, art. X (5)), og i takt med utviklingen av regionalt samarbeid har også avtalene som regulerer dette tatt med prinsippet. I Paris memorandumet har prinsippet blitt inkorporert som et prinsipp for hvordan kontrollen skal foregå i hele regionen. Dette kommer til uttrykk i memorandumets punkt 2.4 og i punkt 3.1. I EU direktiv 95/21/EF om havnestatskontroll i EU, kommer prinsippet til uttrykk i artikkel 3 punkt 3.

For Norge sin del er prinsippet nedfelt i havnestatskontrollforskriften § 1 siste ledd. Prinsippet innebærer at konvensjonens bestemmelser skal være oppfylt uavhengig av om skipets flaggstat har sluttet seg til konvensjonen eller ikke. Dette er av stor betydning for at man skal kunne komme nærmere målsettingen om å fjerne de skipene som er klart konvensjonsstridige. Uten et slikt prinsipp, måtte man ha latt skip som fra land som ikke har ratifisert konvensjonen seile uten noen videre form for kontroll. På den måten ville det ha blitt svært enkelt for redere å unngå kontroll på deres skip.

2.6 Inspeksjon

2.6.1 Utvelgelsen av skip for inspeksjon – "Targeting"⁴⁵

Det velges daglig ut et antall skip som skal inspiseres ved havnestatskontroll i hele regionen. Det er de nasjonale sjøfartsinspektørene som står for utvelgelsen av skip som skal kontrolleres.

For å sikre en enhetlig gjennomføring av havnestatskontrollen i regionen må den vurderingen som ligger til grunn for utvelgelsen av skip være så lik som mulig i hele regionen. Derfor arbeider inspektørene i regionen etter felles overordnede prinsipper for utvelgelse av skip. I tillegg har man en mer detaljert liste over kriterier for hvilke skip som bør prioriteres for kontroll innefor det rammeverket som grunnprinsippene oppstiller.

⁴⁵ Opplysningene som blir brukt i dette avsnittet er hentet fra www.parismou.org – Targeting, og fra Paris memorandumet..

2.6.1.1 Grunnprinsippene

Det mest sentrale prinsippet for utvelgelsen av skip er at hver enkelt sjøfartsmyndighet skal kontrollere 25 % av de utenlandske skipene som ankommer deres havner, dette kommer til uttrykk i Paris memorandumets punkt 1.3. og som retningslinje i Norge som følge av bestemmelsen i havnestatskontrollforskriften § 5, første ledd. I praksis innebærer dette at de ulike sjøfartsmyndighetene finner ut hvor mange skip de skal kontrollere på bakgrunn av et estimat over hvor mange skip de regner med at vil ankomme deres havner. Estimater regnes ut ved hjelp av statistikk fra de tre foregående år som det står nedfelt i havnestatskontrollforskriften.⁴⁶

Norge nådde målet om en inspeksjonsgrad i samsvar med kravet i memorandumet i 2001, i 2002 ble 25,6 % av alle utenlandske skip kontrollert.⁴⁷

Et annet viktig prinsipp er at skip i utgangspunktet ikke skal kontrolleres hyppigere enn hver sjettemåned.⁴⁸ Dette prinsippet er ikke absolutt på samme måte som kravet til en inspeksjonsgrad på 25 %, men det gir en klar retningslinje. Hensikten med å ha en minimumstid mellom hver inspeksjon, er å sikre en effektiv ressursbruk for havnestatsmyndighetene ved at disse unngår å foreta stadige dobbeltkontroller, og det er for å unngå at enkelte skip blir utsatt for urimelig mange kontroller siden det kan være en belastning.

Et tredje prinsipp er at havnestatskontrollene skal utføres på en slik måte at de medfører en minst mulig forsinkelse av skip. Dette har i utgangspunktet ikke direkte å gjøre med selve utvelgelsesprosessen men det får stor praktisk betydning. Havnestatskontrollen utføres normalt mens skipet gjennomfører de operasjoner som det ellers ville ha gjennomført (slik som lasting, lossing, bunkring og vedlikehold). Det er derfor mest naturlig å velge ut de skipene som man forventer at vil være en tid i havn, for inspeksjon.

⁴⁶ § 5 første ledd.

⁴⁷ I følge Sjøfartsdirektoratets årsrapport for 2002.

⁴⁸ Se Paris memorandumet punkt 3.7 og havnestatskontrollforskriften § 7 andre ledd.

På bakgrunn av dette prinsippet har det blitt gitt en regel i havnestatskontrollforskriften om at enkelte typer skip skal melde sin ankomst tre dager i forveien for å sikre at inspektørene får tilstrekkelig tid til å forberede seg slik at kontrollen kan foregå på en effektiv måte.⁴⁹

Sammen med disse grunnprinsippene finnes det en felles prosedyre for utvelgelse av skip som skal inspiseres. Utvelgelsen av skip som skal inspiseres er delt i to, skip som havner i første kategori skal inspiseres mens skip som havner i andre kategori velges ut til inspeksjon avhengig av et prioriteringssystem nemlig systemet for beregning av Target Factor (som finnes på www.parismou.org- Target Factor).

2.6.1.2 Skip som skal inspiseres uavhengig av videre vurderinger

Noen ganger skal skip inspiseres i havnestaten. Det er ulike forhold rundt skipet som kan utløse et slikt krav:

- Skip som har blitt rapportert av lostjenesten eller havnemyndighetene fordi det kan ha mangler av betydning for sikker navigasjon.
- Skip som har blitt rapportert av en annen stat i regionen (ParisMOU). En slik rapport, som tilsier at det er behov for inngående inspeksjon regnes som tilstrekkelig grunnlag for å foreta slik inspeksjon. Dette vil typisk være skipet har blitt gitt en frist med hensyn til utbedringer.⁵⁰
- Skip som har blitt rapportert av kaptein, besetningsmedlemmer eller en annen person eller organisasjon som har en legitim interesse i skipets sikkerhet, vern av det marine miljø, helse og arbeidsmiljø om bord, med mindre medlemsstaten ikke finner rapporten åpenbart ubetydelig. Det er viktig at vedkommende som har rapportert om forholdene ikke skal identifiseres for kaptein eller rederi, dette er for å sikre vedkommende mot represalier fra arbeidsgiver.

⁴⁹ Se havnestatskontrollforskriften § 12.

- Skip som har vært involvert i kollisjon, grunnstøting eller har strandet på vei til havn og har manøvrert usikkert og ikke fulgt IMOs regler for trafikkseparering eller på annen måte ikke har fulgt sikker navigasjonspraksis og prosedyrer.
- Skip som har operert på en slik måte at det er til fare for personer eiendom eller miljø.
- Skip som har blitt suspendert fra eller mistet klasse av sikkerhetsårsaker innenfor de siste seks måneder.

2.6.1.3 "Target Factor"

For å gjøre utvelgelsen av hvilke skip som skal inspiseres enklere, og for å sikre en felles prosedyre i regionen benytter sjøfartsinspektørene den sentrale databasen til ParisMOU – SIRENaC som blir presentert nærmere under punkt 2.6.1.6. Databasen brukes til å finne data om skip og rapporter fra tidligere inspeksjoner som har blitt foretatt i Paris regionen. Hvis et skip har blitt inspisert i Paris regionen i løpet av de siste seks månedene vil dette skipet i prinsippet ikke bli utsatt for inspeksjon, med mindre klare grunner taler for å gjøre det.

Når de skip som skal inspiseres uavhengig av Target Factor har blitt valgt ut, brukes utregningen av Target Factor til å avgjøre hvilken prioritetsrekkefølge de øvrige skip skal ha for inspeksjon.

Informasjonen om det aktuelle skip som sjøfartsinspektørene henter ned fra databasene SIRENaC og Equasis, som begge vil bli omtalt senere, blir plottet inn i et skjema for "Target Factor". Det databaserte skjemaet brukes til å regne ut en faktor som angir i hvilken grad et skip skal prioriteres for inspeksjon. Jo høyere Target Factor et skip får desto høyere prioritet skal det ha.⁵¹ Den standardiserte metoden for å komme frem til

⁵⁰ Dette kommer jeg nærmere inn på senere.

⁵¹ Utregningsskjemaet for "Target Factoring", finnes på www.parismou.org – Target Factor og er ganske selvforklarende med hensyn til hvordan det fungerer.

hvilke skip som skal inspiseres er bare en videreføring av den felles prosedyre for utvelgelsen som man hadde tidligere.

De forhold som det legges vekt på i skjemaet er:

- Tid, skip som ikke har blitt kontrollert i regionen i løpet av de siste tolv månedene i følge de opplysninger man har,⁵² skal inspiseres, hvis det er tilstrekkelig kapasitet til det, skal skip som ikke har blitt inspisert innenfor de siste seks måneder inspiseres.
- Flag, skip som rettmessig seiler med flagg fra en stat som figurerer på Paris memorandumets svarteliste eller "Black List", skal gis høy prioritet for kontroll hvis skipet ikke allerede er utestengt fra regionen og derfor ikke har anledning til å komme inn i havnen i det hele tatt.⁵³
- Forhistorie, skip som har blitt holdt tilbake i en tidligere havn eller skip som tidligere har fått pålegg om å utbedre feil innenfor en tidsfrist⁵⁴ skal inspiseres igjen etter fristens utløp for å kontrollere at feilen har blitt rettet.
- Skipstype, ParisMOU gjennomfører kampanjer for å sette fokus på bestemte problemer. Dette kan være avgjørende for hvilke skip som blir valgt ut til inspeksjon. I tillegg prioriteres skip avhengig av hvilken type det er med "type" sikter jeg her til hva slags last skipet fører, som er avgjørende fordi ulik skipstype innebærer ulik risiko.
- Klasse, skip som blitt suspendert fra sin klasse i løpet av de siste seks månedene på grunn av sikkerhetsrelaterte mangler skal prioriteres, i

⁵² De vanlige kildene for slike opplysninger er SIRENaC og Equasis.

⁵⁴ Se opprømsingen i havnestatskontrollforskriften § 8 punkt e) under overskriften: "Prioritet for inspeksjon".

Norge prioriteres alle skip som har klasse i et selskap med mer enn gjennomsnittlig med mangler.⁵⁵

- Sertifikater, skip som seiler med sertifikater som har blitt utstedt av en organisasjon som ikke anerkjennes i regionen skal prioriteres for kontroll. I tråd med prinsippet om "no more favourable treatment" skal skip med flagg fra stater som ikke har sluttet seg til de konvensjonene som gjelder i regionen prioriteres med hensyn til inspeksjon.

Disse punktene, i tillegg til grunnprinsippene for utvelgelse, avgjør prioriteringslisten over hvilke skip som skal inspiseres. Som det fremgår av skjemaet for utregning av Target Factor har de ulike vurderingsfaktorer ulik vekt. Hvis et skip oppnår en Target Factor som er høyere enn 50 skal dette normalt føre til at skipet blir kontrollert. De forholdene som tillegges størst vekt ved vurderingen av Target Factor er skipets flagg som kan gi opp til 20 poeng, varigheten siden forrige kontroll som kan gi opp til 20 poeng og antallet tilbakeholdelser i løpet av det siste tolv månedene som kan gi så mye som 45 poeng.

2.6.1.4 "Black List"

Flaggstater havner på svartelisten til ParisMOU fordi de konsekvent har kommet dårlig ut av statistikkene i en periode på tre år. Disse statistikkene presenteres i ParisMOUs årsrapporter. Det viktigste målet for dårlig oppfølging av internasjonale konvensjoner er mengden med tilbakeholdelser av skip fra et land sett i forhold til hvor mange inspeksjoner som har blitt foretatt av skip med flagg fra dette landet.

Rangeringen av de ulike flaggstatene foregår etter en standardisert metode som skal vektlegge flere forhold som man mener er viktige i Paris regionen.⁵⁶ Den flaggstaten som kom dårligst ut i årsrapporten for 2002 var Albania; 129 inspeksjoner resulterte i 69 tilbakeholdelser noe som illustrerer i hvor stor grad skip med dette flagget er i dårlig

⁵⁵ Havnestatskontrollforskriften § 8 punkt i) under overskriften "Prioritet for inspeksjon".

⁵⁶ Utrekningsmetoden og måten man kategoriserer flaggstatene på er beskrevet nærmere i ParisMOU sin årsrapport fra 2002 på s. 38-39.

stand. Til sammenlikning ble 100 skip med norsk flagg holdt tilbake etter at 2601 kontroller var blitt gjennomført.

I 2002 havnet 25 stater på svartelisten. Fra 1999 innførte man et system som skulle gjøre det enklere for de enkelte flaggstater å vurdere sin stilling, man delte de ulike flaggstatene inn i tre kategorier black, grey og white.

2.6.1.5 Kampanjer for målrettet kontroll

Utvelgelsen av skip som skal inspiseres styres normalt av de mekanismer som ble beskrevet ovenfor men for å få satt fokus på spesielle problemer inne skipsfarten blir skip inspisert etter en grovere utsortering. I 1995 startet man med kampanjer i Paris regionen for å komme utvalgte problemer til livs. Slike kampanjer har ofte knyttet seg til innføringen av nye regler for skipsfart, og har blitt brukt for å sikre seg at skipene som seiler til Europa har de rette sertifikatene i tråd med nytt regelverk.

Også kvalitetsskip blir utsatt for slike kampanjeinspeksjoner for å sikre at også disse skipene forholder seg nytt regelverk når dette blir innført. Kampanjene har bidratt til å gjøre innføringen av nye standarder for skipsfarten mer effektiv. Det blir varslet på forhånd at slike kampanjer vil bli holdt slik at rederne får tid til å skaffe seg de nødvendige sertifikater eller gjøre de nødvendige utbedringer. Hensikten med dette er å gjøre kampanjene så effektive som mulig. Ved at færre skip mangler de nødvendige sertifikater får man tid til å inspisere en større mengde skip.

Kampanjene begrenser seg i tid eller til et bestemt antall inspiserte skip. De kampanjene som man har holdt har vart i tre til fire måneder. På den tiden blir det inspisert 3-4000 skip.⁵⁷

De kampanjene som har blitt holdt har satt fokus på et bredt spekter av områder: Arbeids og levestandardene om bord på skip var gjenstand for kampanjen som ble holdt i 1997, senere har det blitt holdt kampanjer for å se om man har fulgt opp nye regler slik som ISM-reglene.

2.6.1.6 Betydningen av den teknologiske utviklingen

Som jeg har vært inne på tidligere er databasen SIRENaC av stor betydning for det arbeidet som sjøfartsinspektørene i regionen. En enhetlig og effektiv region for samarbeid om havnestatskontroll har vært et sentralt mål for ParisMOU. For å nå dette målet er man ikke bare avhengig av en felles innsatts, men man trenger effektive hjelpemidler for håndtering av informasjon. Behovet for effektive hjelpemidler for distribusjon av informasjon har gjort at utviklingen av ny informasjonsteknologi har vært avgjørende for hvor vellykket Paris memorandumet kunne bli.

Den første metoden for distribusjon av skipsopplysninger mellom medlemslandene var bruk av mikrofilm med opplysninger som ble sendt etter forespørsel om opplysninger. Det sier seg selv at en slik form for distribusjon av informasjon har klare ulemper i forhold til dagens informasjonsteknologi. Blant annet var informasjonsdistribusjonen langsommere, noe som er av stor betydning siden det ofte er et tidspress når skip skal vurderes.⁵⁸

Informasjonsteknologien ble tatt i bruk tidlig for å få størst mulig nytte av samarbeidet. Franske sjøfartsmyndigheter utviklet datasystemet⁵⁹ som alle havner i samarbeidsområdet fikk tilgang til. Systemet ble brukt til å lese opplysninger om skip ved tidligere kontroller og til å legge inn egne opplysninger når man selv hadde foretatt kontroller. SIRENaC; Système d'Information Relatif aux Navires Côtrolés, er det systemet som sjøfartsinspektørene benytter når de skal finne de opplysninger de trenger for å vurdere om et skip bør inspiseres.

⁵⁷ Dette tallet har økt etter hvert som det har blitt flere deltakerland i memorandumet og etter hvert som inspeksjonsgraden har steget.

⁵⁸ Skip tilbringer i dag svært kort tid i havn, hvis man bruker for lang tid på å vurdere om skipet bør inspiseres, kan skipet ha reist før man har klart å fatte en beslutning.

⁵⁹ SIRENaC.

Siden implementeringen av datasystemet har det gjennomgått vesentlige forandringer⁶⁰. Til å begynne med var, informasjonen på databasen utelukkende tilgjengelig for sjøfartsmyndighetene i medlemslandene. På dette området har det vært en rivende utvikling de siste 5-10 årene, i dag publiseres det store mengder informasjon på www.parismou.org.

Det siste systemet som ble tatt i bruk i 2003 gir inspektørene adgang til store mengder skipsdata og opplysninger fra inspeksjoner. Ved hjelp av mobilteknologi er dette tilgjengelig i hele regionen. Det nye systemet er av stor betydning for oppfølgingen av memorandumet fordi det minsker tidspresset når beslutninger skal tas med hensyn til hvilke skip som bør kontrolleres.

2.6.2 Gjennomføringen av inspeksjonene

Inspeksjoner, som utføres av havnestaten, skal i første omgang begrense seg til å fastslå at nødvendige og gyldige sertifikater utstedt av flaggstaten, finnes om bord. Det blir lagt vekt på at slike kontroller skal forløpe på en mest mulig effektiv måte slik at man forstyrrer driften av skipet i minst mulig grad. Havnestatskontrollene har blitt innledet med en slik sertifikatkontroll i mange år, også i tiden før man hadde regionale samarbeid.

Havnestatskontrollen utføres av sjøfartsinspektører fra det aktuelle lands sjøfartsmyndigheter. Hvem som kan foreta denne kontrollen i norske havner fremgår av havnestatskontrollforskriften § 21. Disse sjøfartsinspektørene skal være tilstrekkelig kvalifiserte og autoriserte til å utføre slik kontroll i samsvar med det som fremgår av Paris memorandumet⁶¹, og av havnestatsens sjøfartsmyndigheter. Sjøfartsinspektørenes arbeid er havnestatsmyndighetenes ansvar, dette innebærer blant annet at det er nasjonale regler for anke eller klage på vedtak som gjelder, på dette området er reglene forskjellige i landene i regionen.⁶²

⁶⁰ Viktigste forandringer i 1998 og 2003.

⁶¹ Se Paris memorandumet punkt 3.8.

⁶² Se www.parismou.org.

Sjøfartsinspektørene skal kunne identifisere seg som kvalifiserte til å utføre kontrollen overfor skipets mannskap. Det er viktig for en faktisk felles standard i hele regionen, at sjøfartsinspektører fra alle regionens deltakerstater har en felles oppfatning av regler og prosedyrer. Det gjennomføres derfor to seminarer for regionens sjøfartsinspektører årlig, slik at de får den samme oppdatering med hensyn til den tekniske utviklingen og av nye tillegg til Paris memorandumet.⁶³

Det er et viktig prinsipp for gjennomføringen av kontroll at den som står for dette ikke har noen kommersiell interesse i å foreta en slik kontroll. Dette må forstås i vid betydning, slik at havnestatskontrollen ikke kan misbrukes til å fremme enkeltes kommersielle interesse. Et eksempel på en mulig utnytting av slike kontroller er det om den som står for kontrollen har tilknytting til lokale verksted eller utstyrsleverandører.

2.6.3 Innledende inspeksjon

Tidligere begrenset innledende inspeksjoner seg til å være en kontroll av om de rette sertifikater fantes om bord samt til å foreta en inspeksjon i samsvar med det som stod i sertifikatene. Det var bare ”åpenbare grunner”, som skulle føre til at skip ble utsatt for en ytterligere og mer grundig inspeksjon.

Synet på hvor omfattende den innledende inspeksjonen skal være har forandret seg. I dag foretas det som regel en generell overflateinspeksjon. Dette innebærer at man går igjennom skipet og foretar en rask besiktigelse av større deler av skipet. Som et minimum krever inspektørene å få en se på maskinrommet, de viktigste utearealene og mannskapets oppholds og arbeidsrom. Den innledende inspeksjonen som foretas er ikke en grundig gjennomgang. Den innledende inspeksjonen er viktig for at inspektørene skal kunne danne seg et bilde av om det foreligger åpenbare grunner til en mer inngående inspeksjon.⁶⁴ Skipsinspeksjon omfatter i dag som nevnt ikke bare den tekniske siden ved skipet, det blir også foretatt vurderinger av den operative siden til skipet, det vil si, om mannskapet er i stand til å utføre sine oppgaver om bord på en

⁶³ Se www.parismou.org - PSCO

måte som gir god sikkerhet, også slike overfladiske kontroller aksepters under den innledende kontrollen.

2.6.3.1 Prosedyrer for hva som skal inspiseres⁶⁵

Det fremgår av Paris memorandumets del 3 og tillegg nummer 1 hva, og hvordan det skal inspiseres. I Paris regionen vil normalt en omfattende liste av dokumenter bli kontrollert av inspektørene.⁶⁶

International Tonnage Certificate vil bli kontrollert på alle skip. Passasjerskip skal ha et eget sertifikat for sikkerheten om bord. Lasteskip skal ha sertifikater som godkjenner sikkerheten på konstruksjonen, de skal ha sertifikater som godkjenner sikkerhetsutstyret og kommunikasjonsutstyret om bord. Hvis de sertifikater som skal være om bord ikke finnes skal man ha tilstrekkelig med sertifisering som slår fast at skipet ikke plikter å føre det manglende sertifikatet.

For lasteskip finnes det et eget sertifikat for skipssikkerheten. Dette blir kontrollert ved inspeksjon. På skip som fører farlig last kontrollerer havnestatsinspektørene at de nødvendige godkjenninger som kreves for å kunne føre slik last finnes. Hvis et skip fører flytende gass eller kjemikalier i bulk skal de ha spesielle sertifikater som godkjenner skipet som tilstrekkelig sjødyktig.

I tillegg til kontroll av disse sertifikatene vil sjøfartsinspektørene kreve å få se skipets lasteordre eller en detaljert oversikt over hvordan skipet er lastet. Under den innledende inspeksjonen vil inspektørene også kreve å få se dokumenter som godkjenner transport av olje og giftige eller farlige flytende stoffer i bulk. International Load Line Certificate (1966) blir kontrollert for å se om skipet er forsvarlig lastet. Hvis skipet er lastet på en måte som sertifikatet ikke godkjenner kan inspektørene kreve å få se dokumentasjon på at det har blitt gjort unntak for slik lasting.

⁶⁴Utvidelsen av den innledede inspeksjonen har blitt akseptert internasjonalt og kommer til uttrykk i IMO resolusjon 882(21) som er et tillegg til IMO resolusjon A. 787(19). Reglene for hvordan de innledende inspeksjonen skal foregå i Norge finnes i havnestatskontrollforskriften § 9.

⁶⁵Opplysningene er hentet fra www.parismou.org – Inspection.

Som en del av kontrollen med oljeutslipp fra skip kan inspektørene kreve å få kontrollere skipes loggføring over oljen om bord, og få se hvilke kriseplaner som eksisterer for situasjoner hvor det er fare for utslipp av olje. Det er ikke bare skip som fører farlig last som kontrolleres med hensyn til lasting; skip med annen last skal også kunne fremvise skipets lastdokumenter.

Havnestatsinspektørene vil også kreve å få se dokumenter som godkjenner den medisinske tilstanden til mannskapet i samsvar med ILO konvensjon nummer 73.

Det vil også bli kontrollert om skipet har den nødvendige dokumentasjon med hensyn til å bevise skipets stabilitet og styrke. Denne dokumentasjonen skal være i overensstemmelse med kravene i IMO resolusjon A. 741(18) og tilføyelsene som har kommet i A. 788(19). For å få en oversikt over skipets strukturelle styrke og hvor sikkert maskineriet er vil havnestatsinspektørene kreve å få se de dokumenter, som skipets klasseselskap har utstedt hvis skipet er godkjent av et klasseselskap.

For spesielle typer skip vil det bli stilt særlige krav til dokumentasjon, for eksempel skal høyhastighetsfartøy⁶⁷ ha egne sertifikater for sikkerheten om bord og for å kunne operere i høy hastighet. Hvilke dokumenter som skal inspiseres fremgår av Paris memorandumet punkt 3.1. og tillegg 1 del 2. Reglene står for Norge sin del i havnestatskontrollforskriften § 9 og i forskriftens vedlegg 1.

I tillegg til denne omfattende listen av dokumenter kommer altså den overfladiske inspeksjonen. Hvis skipet mangler de nødvendige dokumenter regnes dette som en åpenbar grunn til at det er behov for en ytterligere kontroll. Det samme gjelder hvis den overfladiske kontrollen avslører at det er manglende samsvar mellom dokumentene og skipets faktiske tilstand eller manglende samsvar mellom dokumentene og mannskapets utdanning, evne til å forstå hverandre og evne til å håndtere kritiske situasjoner.

⁶⁶ Den fullstendige listen over sertifikater som skal kontrolleres finnes på www.parismou.org/PARISMOU/Organisation/About+Us/Inspection/default.aspx.

⁶⁷ Typisk katamaraner, hydrofoiler eller luftputebåter.

2.6.4 Grunnlag for utvidet inspeksjon⁶⁸ og mer detaljert inspeksjon⁶⁹

Det opereres med to former for grundigere inspeksjoner. Disse omtales som "more detailed inspections" og "expanded inspections" i Paris memorandumets vedlegg 1 under seksjon 5 og seksjon 8.⁷⁰ Detaljert inspeksjon skal utføres om det er "åpenbare grunner"⁷¹ til det, som beskrevet i havnestatskontrollforskriften § 10 om det finnes åpenbare grunner til å foreta en detaljert inspeksjon avdekkes under den innledende inspeksjonen. I noen situasjoner fremstår behovet for en mer inngående inspeksjon som så åpenbart at man i praksis iverksetter disse umiddelbart.

2.6.4.1 Mer detaljert inspeksjon

De skipene som skal inspiseres uavhengig av den innledende inspeksjonen, som beskrevet i punkt 2.6.1.2. blir umiddelbart gjenstand for en mer detaljert inspeksjon.

Det skal ikke være enkelt for havnestaten å la være å kontrollere skip som de har fått rapporter på, som en ekstra sikkerhet for dem rapporten gjelder kreves det at den sjøfartsmyndigheten som lar være å inspisere skipet oversender melding til SIRENaC, slik at man kan holde en oversikt med om deltakerstatene oppfyller sin forpliktelse. Det aksepteres ikke at mer en 5 % årlig av slike tilfeller sendes videre årlig. For Norge sin del skal slike forhold innberettes til ESA⁷² med begrunnelse for at inspeksjoner ikke har blitt foretatt.⁷³

Ved fravær av de nødvendige sertifikater, eller når de sertifikater som fremvises er utstedt av en organisasjon som Paris memorandumet ikke anerkjenner, skal skip automatisk bli gjort gjenstand for en grundigere undersøkelse. En mer detaljert inspeksjon vil normalt knytte seg til de mangelfulle sertifikater og de områdene av skipet som mangler tilfredsstillende sertifisering blir undersøkt grundig for å avdekke om det er faktiske mangler som er årsak til at dokumentene ikke er i orden.

⁶⁸ Se nærmere forklaring havnestatskontrollforskriften § 11 og Paris memorandumet seksjon 8.

⁶⁹ Se nærmere forklaring havnestatskontrollforskriften § 10 og Paris memorandumet seksjon 5.

⁷⁰ Uttrykkene brukes også i EU direktiv 95/21/EF. Se artikkel 2. I havnestatskontrollforskriften bruker man uttrykkene "detaljert inspeksjon i § 10 og utvidet inspeksjon og utvidet obligatorisk inspeksjon i § 11.

⁷¹ Jfr. Paris memorandumet vedlegg 1.

⁷² EFTA Surveillance Agency – EFTAs overvåkings organ som har til formål å kontrollere at deltakerlandene ikke opptre i strid med EØS-regler.

Hvis det avdekkes feil, mangler eller avvik under den innledende undersøkelsen anses dette for en "åpenbar grunn"⁷⁴ til å gjennomføre en mer inngående inspeksjon.⁷⁵ Skip som med rette fører flagg til en stat som ikke er tilsluttet den aktuelle konvensjon blir automatisk gjenstand for en mer grundig inspeksjon, siden det ikke er naturlig for inspektørene å ha samme tillit til de sertifikater som kan fremvises på slike skip.⁷⁶ Skip som fører flagg fra stater som figurerer på Paris memorandumets "Black List", blir automatisk undersøkt på en mer inngående måte.

En detaljert inspeksjon innebærer at man går mer i detalj med hensyn til inspeksjonen, det som avgjør hva som blir undersøkt er skipets historie ved tidligere undersøkelser i regionen, mulige feil eller mangler som har blitt avdekket under den innledende inspeksjonen og hva slags type skip det er snakk om.

2.6.4.2 Utvidet inspeksjon

Enkelte skipstyper som; eldre oljetankere, passasjerskip bulkskip og gass og kjemikalietankere, blir automatisk inspisert grundigere når de blir inspisert.⁷⁷ Denne inspeksjonen omtales som utvidet inspeksjon i havnestatskontrollforskriften § 11. Den utvidede inspeksjonen kan være obligatorisk, det er den når skipet oppnår en Target Factor på over 7 eller et annet forhold ved skipet gir det en høy prioritet jfr. Havnestatskontrollforskriften § 8. I andre tilfeller er det opp til inspektørene å avgjøre om det skal foretas en utvidet inspeksjon.

Det følger av oppsummeringen i Paris memorandumets tillegg 1 punkt 8.3 flg. hva som skal undersøkes på ulike skipstyper.

I Norge har man fastsatt visse minimumsstandarder for den utvidede inspeksjonen av ulike skipstyper. Disse fremgår av havnestatsforskriftens vedlegg 2. På visse typer skip

⁷³ Dette fremgår av havnestatskontrollforskriften § 13.

⁷⁴ Jfr. Uttrykket "clear grounds", som benyttes i Paris memorandumet.

⁷⁵ Se Paris memorandumet tillegg 1 del 5.

⁷⁶ Dette følger av prinsippet om "no more favourable treatment", som er nedfelt i Paris memorandumets punkt 2.4 og i tillegg 1 punkt 3.1.

er det adgang til å gjennomføre utvidet inspeksjon direkte uten at skipet har blitt gjenstand for noen innledende inspeksjon. Det følger av havnestatskontrollforskriften § 11 at gass- og kjemikalietankskip som er eldre enn 10 år, bulkskip som er eldre enn 12 år, oljetankskip av en viss størrelse som er eldre enn 15 år og passasjerskip som er eldre enn 15 år skal få en utvidet inspeksjon – Dette skal skje med 12 måneders mellomrom.

Det skal kontrolleres at skipets nødstrømsforsyning, nødlýsanlegg, brann og lensepumper fungerer på en tilfredsstillende måte. Videre skal det kontrolleres at det lar seg gjøre å lukke vanntette dører og at redningsbåtene lar seg låre på en tilfredsstillende måte. Når det gjelder det maskintekniske skal det kontrolleres om de fjernstyrte nødstopssystemene fungerer som de skal og at styremaskiner fungerer som de skal. I tillegg til nødgenerator skal skipet ha en egen nødstrømskilde til radioanlegg det blir også inspisert og testet under den utvidede inspeksjonen.

Skipet maskinromsseparator som skiller spillolje og vann, skal også besiktiges og helst prøves.

Gass- og kjemikalietankskip skal i tillegg inspiseres på følgende punkter. Skipets lastekontroll og sikkerhetssystemer for kontroll av temperatur, trykk og ustabilitet skal kontrolleres. Apparater for måling av oksygen og eksplosjonsfare skal testes, dette innebærer også at man tester at målerne viser riktige verdier. Det blir også kontrollert om skipet har tilstrekkelig og riktig utstyr for kjemisk sporing slik at man vil være i stand til å avsløre lekkasjer. I tillegg skal det kontrolleres at man har tilfredsstillende prøver av lasten.

Ved utvidet inspeksjon vil det også bli kontrollert om tankskipet har tilfredsstillende redningsutstyr for mannskapet sett i forhold til lasten, skipet skal ha utstyr til beskyttelse av øyer og åndedrett til alle om bord. Det skal også kontrolleres og skipet faktisk er sertifisert til å føre den lasten som er om bord. Det blir også kontrollert at korrekt og fungerende brannslukkingsutstyr sett i forhold til lasten finnes om bord.

⁷⁷ Jfr. Paris memorandumets tillegg 1 del 8.

På bulkskip kontrollerer man om det forekommer korrosjon i dekkmaskineriets fundamenter. Dette dreier seg om kraner og vinsjer som brukes til å håndtere last. Videre undersøkes deformasjon og korrosjon i luker og lukedeksler, det samme blir undersøkt i skipets tverrskott. Det blir også kontrollert at man har en tilfredsstillende adgang til lasterom. Det blir også kontrollert at følgende dokumenter befinner seg om bord: Strukturelle tilstandsrapporter, rapporter om skipets tilstand, rapporter om tykkelsesmålinger av skroget og dokumentet som beskriver og identifiserer skipet.

På oljetankskip kontrolleres det at det finnes et fast installert skumslukkingsutstyr på dekk og at det brannslukkingsutstyret som finnes generelt er tilfredsstillende. Det blir foretatt kontroller av brannspjeld til maskinrom, pumperom og oppholdsrom for å se at dette er egnet til å hindre spredning til de sårbare områdene. Tankene kontrolleres for trykk og gasser. Oljetankskip skal kontrolleres i ballasttankene, dette kan gjøre inngående i den grad inspektøren finner en klar begrunnelse for en ytterligere inspeksjon. Tilsvarende dokumenter som blir særskilt kontrollert for bulkskip blir også kontrollert på oljetankere.

På passasjerskip som ikke er omfattet av direktiv 1999/35/EF av 29. april 1999 kontrollerer man brannalarm og brannmeldingssystem. Dette blir prøvd ut og branndørenes evne til lukkes blir testet. Høyttalesystemet som brukes til å varsle passasjerer om farer blir testet. Det holdes brannøvelser hvor ulike deler av mannskapet skal delta, inkludert restaurantpersonalet, under brannøvelsen skal også en del av brannmannsutstyret demonstreres og det skal påvises at nøkkelpersoner i besetningen kjenner til havarikontrollplanen slik at de er i stand til å ta ledelse for sitt ansvarsområde ved havari.

Den utvidede inspeksjonen av passasjerskip kan finne sted mens skipet er underveis til eller fra en havn i Paris regionen men slike kontroller skal ta hensyn til sikkerheten og driften av skipet.

2.7 Følger

2.7.1 Tilbakeholdelse

Skip som har mangler, som klart utgjør en fare for sikkerhet, helse, og/eller miljø skal tilbakeholdes eller den virksomheten skipet holder på med skal stanses.⁷⁸ En hvilken som helst mangel som har blitt avdekket under havnestatskontroll vil ikke være tilstrekkelig.

Tilbakeholdelsen eller operasjonsstansen skal ikke oppheves før mangelen har blitt fjernet eller særlig tillatelse har blitt gitt til å seile eller fortsette virksomheten. Tillatelse skal kun gis hvis det ikke innebærer en fare for sikkerhet, helse, risiko for andre skip eller vil representere en unødig trussel for det marine miljø. Retningslinjene og kriteriene for tilbakeholdelse finnes i Paris memorandumets vedlegg 1 og i EU direktiv 95/21/EF. Hjemmelen for tilbakeholdelse etter norsk lov er sjødyktighetsloven § 24 og § 118. Det følger av havnestatskontrollforskriften § 16, når tilbakeholdelser skal finne sted.

Tilbakeholdelsen gjennomføres ved at inspektørene finner ut om skip skal holdes tilbake på bakgrunn av eget skjønn. Kriteriene for valget finnes i EU direktiv 95/21/EF vedlegg VI og i Paris memorandumets seksjon 9 c.

2.7.1.1 Skjønn ved tilbakeholdelse

Skip skal kun holdes tilbake som en sikkerhetsforanstaltning – skipet må være i en så dårlig forfatning at det medfører en vesentlig økt miljørisiko sammenliknet med skip som er i den stand som de internasjonale konvensjoner krever. Her er det flere hensyn som skal veies mot hverandre: Selv om skipet er i en for dårlig forfatning til å drive Nordsjø-trafikk er det ikke sikkert at skipet ikke tåler korte turer langs kysten i sydligere deler av Europa.

Havnebyene ligger tett i Europa og det er ikke nødvendigvis problematisk å bruke tiltak som pålegg om utbedring innen en gitt tidsfrist, i stedet for å holde tilbake skipet. Det at

havnene ligger nær hverandre og at samarbeidet i Europa er godt utviklet,⁷⁹ gjør at det er lett å følge med på om skipene følger de påleggene som de får. Dette bidrar til at det ikke er nødvendig å ty til tilbakeholdelse ved en hvilken som helst mangel av en viss alvorlighetsgrad.

Hvis ikke skipsstandarden blir hevet til det nivået som inspektørene krever må det til slutt tas affære av en av sjøfartsmyndighetene.⁸⁰ Som nevnt eksisterer det alltid en fare for at skip skal stikke av fra utbedringspålegg når man ikke benytter tilbakeholdelse sjøfartsinspektøren må har vurdere om man kan stole på at skipets reder. Dette kan være en vanskelig vurdering men tidligere statistikk kan være til god hjelp (hvis det lar seg gjøre å identifisere rederen).

2.7.2 Utestenging

Skip kan til slutt bli nektet å anløpe havner i regionen. Dette skjer når skip ikke retter seg etter de pålegg de har fått ved havnestatskontroll, som kan være at skipet ikke går til en avtalt reparasjonshavn som omtalt i forrige punkt.

Skip kan også bli nektet anløp til havn hvis det mangler nødvendige sertifikater. Hvis eieren av skipet kan bevise at arbeider som skipet er blitt pålagt ved tidligere havnestatskontroller har blitt utført, vil det ikke lenger kunne nektes adgang til havn.

Gass- og kjemikalietankskip, bulkskip, oljetankskip og passasjerskip kan nektes anløp til havn hvis det fører flagg fra en stat på svartelisten og har blitt holdt tilbake i regionen mer enn to ganger i løpet av de siste 24 månedene.

Skip med flagg fra en stat som figurerer på toppen av svartelisten og som derfor anses for å være ytterst risikable behøver bare å ha blitt holdt tilbake en gang i en havn i regionen i løpet av de siste 36 månedene for at den skal kunne utestenges.

⁷⁸ Jfr. Paris memorandumet punkt 3.10.1.

⁷⁹ Gjenstand for drøftelse senere i oppgaven, punkt 4.2.1..

⁸⁰ Det forekommer mange eksempler på at ulike havnestater ikke har vist nok handlekraft med hensyn til å stanse skip fra videre drift i den tro at andre havner vil ta den belastningen. "Erika" forliset er det mest

Det benyttes skjønn ved avgjørelsen av slike utestenginger og det vil være avgjørende for skipet hva slags "rulleblad" det har i andre regionale samarbeidsområder.

Retten til å stenge de omtalte skipene ute fra havn går ikke foran retten til nødhavn som anses for å ha hjemmel i folkerettslig sedvane, noe annet ville forøvrig være meget uhensiktsmessig siden hensikten med regelen er å øke sikkerheten til sjøs.⁸¹

2.7.3 Inspeksjonsrapport⁸²

Hvis det ikke avdekkes mangler på skipet ved den innledende kontrollen vil skipets kaptein motta en rapport uten anmerkninger. Tilsvarende data vil så bli overført til ParisMOU sin database, som vil offentliggjøre disse opplysningene på sin egen internettside, samt videreformidle opplysningene til Equasis. Skipet skal da ikke bli inspisert ytterligere.⁸³

Skip som får anmerkninger vil få disse i inspeksjonsrapporten. Rapporten skal inneholde de nødvendige data som trengs for å kunne identifisere skipet, det vil si; Flagg, Navn, skipstype, IMO-nummer, kallesignal, bruttotonnasje, dødvekt og byggeåret i følge skipets sikkerhetssertifikat.

Hvis det er relevant, skal det opplyses om hvem som er skipets klasseselskap. Dette gjelder om klasseselskapet har gitt skipet sin klasse eller det har utstedt sertifikater på vegne av flaggstaten. Inspeksjonsrapporten skal opplyse om rederen og den faktiske brukerens⁸⁴ adresse.

Rapporten skal angi tid og sted for inspeksjonen samt tidspunktet for når rapporten har blitt skrevet. Det skal også fremgå hvilken myndighet som har det er som har utarbeidet

kjente eksemplet på manglende handlekraft fra havnestatsmyndighetenes side. Forholdene rundt forliset til "Erika" er grundig beskrevet i Özcayir, kapittel 9.

⁸¹ Opplysningene er hentet fra havnestatskontrollforskriften § 20 og fra EU direktiv 95/21/EF vedlegg 4.

⁸² Opplysningene til dette punktet er i hovedsak hentet fra havnestatskontrollforskriftens vedlegg 3.

⁸³ Jfr. Havnestatskontrollforskriften § 15.

⁸⁴ Avhengig av fraktavtale skipet er sluttet på i forhold til reder/eier.

rapporten. Rapporten skal også angi hvilken grad opplysningene i den kan komme til å bli offentliggjort.

Det skal opplyses om følgende forhold vedrørende inspeksjonen: Skipets sertifikater, som er utstedt i overensstemmelse med internasjonale konvensjoner. Hvilken myndighet som har utstedt sertifikatene eller hvem som har gjort det på veiende av dem, og når sertifikatene ble utstedt samt når de utløper.

Inspeksjonsrapporten skal også inneholde en beskrivelse av hva som har blitt inspisert på skipet, og hva slags form for inspeksjon det har vært.⁸⁵ De feilene, som blir avdekket skal og hva man har foretatt seg i forhold til disse skal beskrives.

Hvis skipet blir holdt tilbake skal man i tillegg opplyse om dato for beslutning om tilbakeholdelse og dato for opphevelse. Type feil eller mangler, som førte til tilbakeholdelsen skal angis. Opplysninger om når skipet sist ble synet av flaggstat eller klasse, og hvorvidt klasseselskapet hadde noe ansvar for de feil som alene eller sammen med andre førte til tilbakeholdelsen.

2.7.4 Offentliggjøring

De opplysningene som sjøfartsdirektoratet sitter inne med om skipet etter endt inspeksjon skal videreformidles i tråd med reglene i EU direktiv 95/21/EF artikkel 15.

Noen opplysninger skal sendes på månedlig basis. Disse fremgår av direktivets vedlegg VIII del I. Andre opplysninger skal formidles så raskt som mulig til SIRENaC og Equasis. Disse opplysningene er listet opp i sistnevnte vedleggs del I og II og i direktiv 94/57/EF artikkel 15 nr.3.

2.7.4.1 Prosedyre ved tilbakeholdelse

Når vedtaket om tilbakeholdelse er fattet skal skipsføreren gjøres oppmerksom på dette og mulighetene til å påklage vedtaket. Som tidligere nevnt er reglene for dette ulik i de

forskjellige statene. I Norge reguleres forholdet av sjødyktighetsloven § 27.⁸⁶ Skipsføreren skal gjøres kjent med hvilke tiltak som må iverksettes for at skipet skal få kunne gjenoppta sin virksomhet.

Hvis et skip blir holdt tilbake skal også skipets flaggstat gjøres oppmerksom på dette. Dette skjer ved at tjenestemannen som har valgt å holde skipet tilbake meddeler dette til sin avdeling hos sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet vil så gi beskjed til den staten hvis flagg skipet fører, via den best egnede diplomatiske kanal, om at skipet blir holdt tilbake.⁸⁷ Underrettelsen skal være skriftlig og den skal inkludere inspeksjonsrapporten.⁸⁸ Hvis skipets reder ønsker å påklage vedtaket, men ikke er interessert i den offentlige prosessen som følger med det, kan vedkommende sende sin klage til skipets flaggstat eller klasseselskapet, hvis dette har tillatelse til å opptre på vegne av flaggstaten.

Flaggstaten eller klasseselskapet kan da be havnestaten om å revurdere sitt vedtak. Hvis havnestaten, etter å ha gått igjennom saken, velger å omgjøre vedtaket til rederens fordel skal også sekretariatet i ParisMOU gjøres kjent med omgjøringen. Hvis havnestaten mener at vedtaket om tilbakeholdelse er korrekt har flaggstaten eller klasseselskapet en siste mulighet til å få saken behandlet av ParisMOU. Klagen sendes i slike tilfeller til sekretariatet, som så vil sette sammen en revisjonsgruppe bestående av seg selv og representanter fra tre av de deltakende landenes maritime administrasjoner. Utfallet av revisjonsgruppens arbeid forelegges flaggstaten, klasseselskapet og havnestaten.

Utfallet av gjennomgangen er ikke bindende for havnestaten, men den vil bli anmodet om å følge revisjonsgruppens anbefalinger.⁸⁹

⁸⁵ Alminnelig inspeksjon, detaljert inspeksjon eller utvidet inspeksjon.

⁸⁶ Jfr. Havnestatskontrollforskriften § 17.

⁸⁷ Meddelelsen kan bli sendt direkte fra inspektøren hvis man frykter at det vil medføre unødvendig forsinkelse å sende den via Sjøfartsdirektoratet.

⁸⁸ Innholdet i inspeksjonsrapporten vil bli omtalt senere.

⁸⁹ Se www.parismou.org – Appeal Procedure.

De viktigste kriteriene for tilbakeholdelse av et skip er at skipet er utrygt å dra til sjøs med. Inspektøren avgjør selv om han finner det nødvendig å kontrollere om skipet har fått foretatt de nødvendige utbedringer før det får seile videre. Det er i denne sammenheng viktig å huske på at det inspiseres over 18000 skip i Paris regionen årlig, og at det derfor avdekkes en stor mengde feil og mangler ikke alle disse er like alvorlige.

Ofte får også skip fra de tradisjonelle sjøfartsnasjonene og skip som har klasse i anerkjente klasseselskaper anmerkninger ved havnestatskontroll. De vanligste anmerkningene på såkalte kvalitetsskip er anmerkninger for manglende oppdaterte sertifikater, tross for at ingen forhold ved skipet taler for at slike sertifikater ikke kan gis. Ved slike forglemmelser brukes det normalt ikke ressurser på å finne ut om pålegg fra havnestaten blir fulgt opp.

Ved feil eller mangler som medfører at det er en uakseptabel risiko for sikkerhet, helse eller miljø, forbundet med å bruke skipet, skal skipet holdes tilbake til feilen har blitt utbedret på en tilfredsstillende måte. Blir feil eller mangler ikke utbedret skal skipet holdes tilbake eller forbys å forsette sin virksomhet. Ved tilbakeholdelse skal skipets flaggstat underrettes.

Hvis tilbakeholdelsen finner sted i en havn hvor det ikke lar seg gjøre å utbedre feilene, skal det gis tillatelse gis til å gjennomføre utbedringer i en annen havn. Når det gis tillatelse til å gå til annen havn for utbedringer kan det stilles vilkår for transporten hvis skipet anses for å utgjøre en trussel. Skipet kan bli pålagt å utføre midlertidige sikkerhetstiltak, forflytting til annen havn kan også gjøres på betingelse av skipet blir eskortert eller tas under slep.

Når skipets feil har blitt utbedret i den havnen som har blitt valgt for arbeidet skal skipet normalt inspiseres av inspektører fra denne havnen. Muligheten til å gå til annen havn for å få foretatt utbedringer benyttes ofte av enkelte redere som en mulighet til å stikke

av fra ytterligere kontroll, og på den måten unngå kostbare utbedringsarbeider.⁹⁰ Slik flukt fra tilbakeholdelse, som i ParisMOU sammenheng omtales som ”jumping detention” skal medføre at skipet blir utestengt fra regionens havner, i hver fall hvis skipet gjentar slik flukt eller fluktforsøk.

3 European Quality Shipping Information System (EQUASIS)

3.1 Systemet

Equasis er et informasjonssystem som formidler sikkerhetsrelaterte opplysninger om skip. Det formidles opplysninger om skips tekniske data, historie, sertifikater, klasseselskap, P & I assurandør, medlemskap i internasjonale skipsrederforeninger, mannskapsinformasjon og generell informasjon om de som driver skipet. Systemet fungerer på den måten at brukeren kan søke om opplysningene på et skip og så få de samlede sikkerhetsrelaterte opplysninger om skipet på ett sted. Dette forenkler prosessen med å danne seg et helhetsbilde av skipets tilstand.

Equasis genererer ikke egne sikkerhetsopplysninger om skip, det blir heller ikke foretatt noen vurderinger av skipene fra Equasis sin side. Den eneste funksjonen til Equasis, er å videreformidle tilstandsopplysninger om skip på en enklest mulig måte, de ulike bidragsyterne står selv for det innholdsmessige. Bidragsyterne er både organisasjoner⁹¹ og myndigheter⁹².

Equasis sitt arbeid går ut på å gjøre skipsopplysninger så enkelt tilgjengelig som mulig. Arbeidet går ikke bare ut på å organisere en effektiv database, opplysningene skal være

⁹⁰ Det finnes nesten ingen grenser for kreativiteten som fremvises for å få skipet ut av tilbakeholdelse, et av de mest kreative eksemplene er beskrevet Özcayir s. 94-95.

⁹¹ Se www.equasis.org under ”Providers”, det er snakk om; private inspeksjonsorganisasjoner, klasseselskaper (i hovedsak IACS medlemmer), P & I klubber (International Group of P & I Clubs), Greenaward, Intertanko, Intercargo, International Shipmanagers`Association, International Labour Organization, International Transport Workers Federation og Lloyds` Register Fairplay

lette å få tak i for alle som ønsker det. For å gjøre opplysningene tilgjengelige på en enkel måte har man valgt å gjøre informasjonen tilgjengelig på internett, på siden: www.equasis.org.

3.2 Organiseringen

3.2.1 Finansiering

Equasis er finansiert med offentlige midler. I første omgang var det Frankrike og EU som stod for finansieringen av driften siden har andre stater bidratt til økonomien – blant andre Japan.

I dag har man ingen planer om at Equasis skal bli selvfinansierende i overskuelig fremtid. Det anses for å være en fordel at organisasjonen har mulighet til å opptre på en nøytral måte i forhold til ulike aktører i bransjen.

3.2.2 Strukturen i Equasis

Alle organisasjoner som bidrar med informasjon til Equasis⁹³ møter i en rådgivende forsamling som blir kalt "the editorial board". Funksjonen er å gi råd til "the management unit", som forestår selve driften av Equasis. "The editorial board" kommer med innspill om hva som er den mest hensiktsmessige måten å presentere databasens opplysninger på.

"The management unit" (heretter: den daglige ledelse), er den daglige ledelsen av Equasis. Den har vide fullmakter i forhold til beslutninger, som fattes på en dag til dag basis. Finansielle og markedsspørsmål er oppgaver som den daglige ledelsen tar seg av. Videre tar den seg av den jevnlige kontakten med de ulike bidragsyterne. De har fullmakter til å inngå avtaler om innkjøp av tjenester som det er behov for ved driften av databasen.⁹⁴

⁹² ParisMOU on Port State Control, US Coast Guard og Tokyo MOU on Port State Control.

⁹³ Sjøfartsmyndigheter, classeselskap, assurandører, skipsrederforeninger og andre som bidrar med markeddata.

⁹⁴ Det er som regel snakk om innkjøp av tjenester fra ulike konsulenter og IT-selskaper.

”The technical unit”, tar seg av den tekniske driften av databasen. Det tekniske arbeidet foregår i tett samarbeid med den franske sjøfartsadministrasjonen siden det er deres datasenter⁹⁵, som blir benyttet av Equasis.

IMO har fulgt arbeidet med å utvikle Equasis helt fra starten, og deltar i ledelsen av arbeidet gjennom å være representert i ”the supervisory comitte” sammen med deltakerne i samarbeidet om Equasis. ”The supervisory comitte” er det overordnede organet til Equasis. Komiteens rolle er å lede driften av Equasis og utvikle den fremtidige strategien for arbeidet med, og utviklingen av Equasis.

Equasis databasens siktemål er å redusere bruken av ”substandard ships”, eller det som også omtales som konvensjonsstridige skip i denne avhandlingen.

Det er ikke anledning til å pålegge skipsfartsindustrien å bruke databasen som et middel i deres beslutningsprosess. Databasen må være en så god at aktørene velger å hente informasjon fra den i egeninteresse.

3.3 Grunntanken

I 1997 lanserte EU kommisjonen, sammen med Storbritannia ”the Quality Shipping Campaign”.⁹⁶ Intensjonen med å starte denne kampanjen var å få fjernet de skipene som ble ansett for å være i så dårlig stand at de representerte en miljørisiko fra europeisk farvann og havner. Virkemidlet var å gjøre det gunstigere å drive kvalitetsskipsfart.

Under “the Quality Shipping Conference”, som ble holdt i Lisboa i 1998 var alle deler av næringen deltakere: Myndigheter, redere, varesiden, assurandører, meglere, klasseselskaper, agenter og havner og terminaler. Deltakerne var kanskje ikke representative for sine bransjer i sin helhet, men tilhørte snarere aktører som allerede opererte innenfor en standard som var forenelig med det mål man hadde for kampanjen.

⁹⁵”Centre Administratif des Affaires Maritimes” i Saint-Malo.

På konferansen ble det enighet om at en vesentlig årsak til at det ikke ble gjort mer fra de forskjellige aktørene sin side, var den manglende tilgangen til informasjon. Den informasjonen man ønsket tilgang til eksisterte i og for seg, men den var enten ikke tilgjengelig eller den var spredt rundt omkring, vanskelig å få tak i og ofte utdatert.

Informasjonen som næringen ønsket å bruke, var blant annet den som ble samlet inn ved havnestatskontroll og som ved utviklingen av samarbeidet i under Paris memorandumet ble stadig mer omfattende. Informasjonen fra havnestatskontrollen benyttet havnestatene seg av ved vurderingen av hvilke skip de skulle inspisere.

Ved å gjøre den nødvendige informasjonen lettere tilgjengelig gjennom Equasis ville det være enklere for aktørene å gjøre seg kjent med hvilke skip som ikke burde benyttes. Ved en bedret og forenklet tilgang til informasjon om den faktiske tilstanden til skip vil det være vanskeligere for de forskjellige aktørene å forklare hvorfor de er involvert i bruken av skip, som er konvensjonsstridige.

Kampanjen var ment som en dialog mellom næringen og myndighetene for å kunne løse problemet i felleskap med frivillighet, som et grunnleggende ideal.⁹⁷

Med the Quality shipping Campaign ønsket man å finne en ny tilnærmingssmåte til problemet med skip i dårlig forfatning. Man startet kampanjen med å arbeide ut fra følgende teori: For at det skal forekomme transport med skip som er i dårlig forfatning er det nødt til å være aktører, som er villige til å benytte seg av dem. Det er ikke tilstrekkelig å forklare bruken av konvensjonsstridige skip med at det finnes redere med dårlige skip.

For at de dårlige skipene skal bli brukt må det finnes kunder på befraktningsiden som er villige til å ta risikoen med å benytte seg av disse, det må finnes classeselskaper som

⁹⁶ Se www.equasis.org - Main Concernes.

⁹⁷ Ønsket om frivillighet kommer til uttrykk i Equasis MOUets fortekst hvor det bemerkes at avtalen ikke er rettslig bindende: "Noting that this Memorandum is not a legally binding document and is not intended to impose any legal obligations on any of the Participants".

er villige til å gi disse skipene sin godkjenning, det må være assurandører som er villige til å forsikre skipet osv.

Det man savnet var en måte å synliggjøre alle aktørene i shipping på, slik at også for eksempel vareeier ville kunne holdes avsløres ved bruk av klart konvensjonsstridige skip.

Det ble tatt til orde for at alle deltakerne i bransjen må kunne holdes ansvarlig om de benyttet seg av skip som ikke var i overensstemmelse med gjeldende regler. Tanken var at bedret tilgang til informasjon skulle gjøre det lettere å stille aktørene til ansvar. I dag virker en slik ansvarliggjøring av aktørene lite sannsynlig – Det er fortsatt lite sannsynlig at aktører utover de direkte involverte i ulykken stilles til ansvar.

Det kan tenkes at de aktørene som står som deltakere i kvalitetskampanjen vil kunne holdes rettslig ansvarlig hvis de opptrer i strid med den kampanjen de har gjort seg til en del av. Noe slikt har ikke vært gjenstand for rettslig prøving ennå, og det er tvilsomt om memorandumet som ligger til grunn for Equasis er rettslig bindende for deltakerne.⁹⁸

For å komme nærmere sin målsetting om å bli en kvalitetsbransje er det neppe særlig virkningsfullt å kunne ansvarliggjøre de som deltar i kampanjen, siden disse representerer de mest kvalitetsbevisste aktørene. Siktemålet må være å få gjort noe med de dårligste aktørene, disse aktørene mangler ofte tilknytning til noen organisasjoner overhodet.

3.3.1 "Erika-forliset"⁹⁹

"Erika"¹⁰⁰ sitt forlis medførte en gjennomgang av skipets forhistorie, noe som førte til at det ble slått alarm fra europeiske sjøfartsmyndigheter sin side. Skipet hadde med sine

⁹⁸ Jfr. Omtalen av memorandum i oppgavens innledende kapittel..

⁹⁹ Opplysningene til dette avsnittet er hentet fra en artikkel av B. Box publisert mars 2000 i *Seatrade Review*, s. 19-21

¹⁰⁰ Oljetankeren "Erika" brakk i to utenfor kysten av Bretagne – Frankrike i desember 1999. Skipet var lastet med 20000 tonn med tungolje. Utslippets størrelse var ikke så stort men skadeomfanget var voldsomt. Over fire hundre kilometer med kystlinje ble tilsølt. Utslipet medførte store kostnader i forbindelse med oppryddingsarbeidet og til å dekke tapene i fiskeri og turistnæringen.

alvorlige feil fått seile rundt i europeisk farvann uten å bli stanset permanent. Dette viste at de såkalte sikkerhetsnettene mot substandard shipping hadde store hull, slik som beskrevet ovenfor.

I tillegg til at hullene i de såkalte sikkerhetsnettene ble avslørt nok en gang, påførte Erika-forliset en ripe i lakken på det arbeidet som ble gjort i Paris regionen. Paris memorandumet hadde eksistert i nesten tjue år og allikevel kunne et skip med alvorlige strukturelle feil seile mellom en rekke europeiske havner, uten at det ble bortvist fra regionen eller at det ble stilt krav om tilstrekkelige utbedringer.

”Erika-forliset”, førte til at det kom forgang i prosessen med å få gjennomført de tiltakene som var blitt foreslått under kvalitetskampanjen. Spesielt franske myndigheter ivret etter å få iverksatt tiltak. Dette var et folkekrav etter de store ødeleggelsene av franske strender. Det direkte resultatet av forliset ble lanseringen av forslag til nytt regelverk for å hindre bruken av farlige skip.

Forslagene kom i to omganger og fikk navnene ”Erika Package 1 & 2”. Den første pakken inneholdt:

- En styrking av EU direktivet om havnestatskontroll.¹⁰¹
- En skjerping av kravene til og kontrollen av klasseselskapene i EU/EØS.¹⁰²
- Og en plan for utfasingen av oljetankere med enkeltskrog.¹⁰³

Den andre pakken kom senere og inneholdt:

- Planen for etableringen av EMSA.¹⁰⁴
- Planen for et nytt system for overvåking av skip til sjøs. Dette prosjektet har senere fått navnet SafeSeaNet.¹⁰⁵
- Et krav om økning av begrensningsbeløpet ved oljesøl fra 300 millioner til 1 milliard euro.¹⁰⁶

¹⁰¹ I kraft 22. juli 2003.

¹⁰² I kraft 22. juli 2003.

¹⁰³ I kraft 27. mars 2002.

¹⁰⁴ I kraft 24. august 2002.

¹⁰⁵ I kraft 5. februar 2004.

Hvilken rolle EMSA og SafeSeaNet vil få bli kommentert kort i kapittel 4. De andre punktene omtaler nytt regelverk og vil derfor ikke bli beskrevet nærmere i denne oppgaven. I tillegg til tiltakene som ble foreslått i ”pakkene” ble mer håndfaste tiltak iverksatt.¹⁰⁷

Franske myndigheter, i samarbeid med EU kommisjonen, startet arbeidet med å etablere et datasystem som skulle gjøre det lettere å få tilgang til oppdatert sikkerhetsrelatert informasjon om skip. I mai 2000 undertegnet man: ”Memorandum of Understanding on the establishment of the Equasis Information System”.

Databasen omfatter samtlige transportskip over 100 brutto tonn som er i virksomhet eller under bygging.

Equasis gjør det mulig for alle typer brukere¹⁰⁸, å hente informasjon om kvaliteten på skip.

Equasis er et samarbeid mellom næring og myndigheter om å lettere bli kvitt skip som representerer en sikkerhetstrussel. Det ble en vilje til å samarbeide mellom de ulike aktørene i næringen, fordi de regnet med at dette ville medføre mer fleksible løsninger enn hvis myndighetene selv innførte strengere regelverk. Næringen anså det for sannsynlig at det ville bli innført et langt strengere regelverk, siden det var stor politisk vilje til å komme med tiltak etter flere alvorlige forlis langs europeiske kyster.

Equasis er lett tilgjengelig gjennom nettstedet www.equasis.org, på denne siden finnes det opplysninger om hvilke typer anmerkninger skip har fått ved havnestatskontroll og opplysninger om hvorfor det eventuelt har blitt holdt tilbake. Equasis gir ikke bare ut opplysninger de har fått fra sjøfartsmyndigheter, også de ulike deltakerne i kvalitetskampanjen gir ut sin informasjon om deres skip dette er løst ved at man har hyperlinker til deres sider hvis de har skipet i deres portefølje. Det er klasseselskapene

¹⁰⁶ Har ikke trådt i kraft.

¹⁰⁷ COM(2000) 802 final.

¹⁰⁸ Private selskaper, myndigheter, organisasjoner og privatpersoner.

som er de mest synlige bidragsyterne utover myndighetene men langt fra alle klaseselskapene deltar¹⁰⁹.

En systematisk liste over de opplysninger som er tilgjengelig på www.equasis.org finnes på nettsiden og i "Port State Control" fra 2001 av Dr. Z. Oya Özcayir s. 237.

3.3.2 Equasis - et samarbeid mellom flere regioner

Equasis dekker ikke bare informasjon fra Europa samarbeidet strekker seg over er mye større geografisk område. Equasis distribuerer informasjon fra Paris MOU, Tokyo MOU og US Coast Guard dette gjør at praktisk talt alle skip, som deltar i internasjonal handel vil være registret i databasen.¹¹⁰ Hvilken informasjon man har om skipene avhenger av hvilken tilknytting skipet har til de organisasjoner, som bidrar med informasjon til Equasis. Skip som ikke er tilknyttet noen av bidragsyterorganisasjoner vil kun bli publisert med de opplysninger, som er tilgjengelige etter havnestatskontroller i de regionene som står på bidragsyterlisten.

4 Vurdering og synspunkter på fremtiden

4.1 Effekten av Paris memorandumet

Som det fremgår av Paris MOU er en hovedmålsetting å forhindre bruken av "sub standard ships"¹¹¹.

Ved at man får kontrollert et større antall skip oppnår man målsettingen om at de dårligste skipene ikke seiler i europeisk farvann siden disse skipene enten blir holdt

¹⁰⁹ IACS

¹¹⁰ Dette fremgår av listen over bidragsytere som er å finne på www.equasis.org under overskriften "Providers", her står samtlige myndigheter og organisasjoner som bidrar med informasjon til databasen.

¹¹¹ Som her blir omtalt som konvensjonsstridige skip. Uttrykket "substandard ships" som benyttes i Paris memorandumet. Uttrykket får grundig omtale i Kasoulides, 1993 spesielt s. 93-109 og fra side 144-185.

tilbake i havn eller fordi de blir utestengt. Transporten med de dårligste skipene har etter regimeskiftet i Europa nesten opphørt, rett og slett fordi skipene blir stanset.

Det finnes fortsatt aktører som er villige til å ta sjansen på slike skip, men de blir stanset i stor utstrekning. 1997 regnes for å representere et skille i ParisMOU sin korte historie. Det var første gang man opplevde en nedgang i antall skip som ble holdt tilbake på grunn av mangler ved havnestatskontroll siden etableringen av samarbeidet i 1982. Man fant lite som kunne tyde på at kontrollen var blitt dårligere og omfanget av kontroller var stigende. Nedgangen i antall skip, som ble holdt tilbake ble tatt for å være en indikasjon på at det seilte færre av de dårligste skipene til europeiske havner¹¹². Antallet tilbakeholdelser har siden steget igjen, men dette har gjerne blitt sett i sammenheng med at man har hatt vellykkede og målrettede kampanjer.

I Norge har tendensen til en nedgang i antall tilbakeholdelser vært klar de siste årene. I 1998 ble 10,1 % av de kontrollerte skipene holdt tilbake i 2002 hadde andelen sunket til 5,6 %. Det var en faktisk nedgang i antall tilbakeholdte skip; tross for kontroll av en økt mengde skip ble færre holdt tilbake. Nedgangen blir fra sjøfartsdirektoratet sin side regnet for å være en klar indikasjon på at det er en faktisk bedring i tilstanden til utenlandske skip som anløper norske havner.¹¹³

De aller verste tilfellene av konvensjonsstridige skip har blitt stengt ute fra regionen eller blitt holdt tilbake i havn fordi de har blitt ansett for farlige å sende til sjøs. I dag¹¹⁴ står det 39 skip på listen over skip som er utestengt fra ParisMOU. Dette er en oppgang fra tidligere år.

De skipene som figurerer på listen over "Banned ships" har ofte stått på listen i lang tid. Dette betyr at en slik liste vil bli lengre med tiden. Skal man vurdere utviklingen må man se på tilsiget av nye skip på listen. I mange år var det et ganske jevnt antall med skip som ble utestengt fra regionen (6-10). Antallet har vært økende de siste par årene

¹¹² *Paris MOU annual Report 1997*, s. 5.

¹¹³ *Se Sjøfartsdirektoratets årsrapport for 2002*, s. 28. *Jeg kommer ikke inn på hvilke konsekvenser dette kan ha hatt for kontrollen av norske skip i innenriks fart.*

¹¹⁴ 11.06.04

noe som må ses i sammenheng med at rutinene har blitt skjerpet, det har blitt innført et system med nulltoleranse¹¹⁵. Dagens tall gir et bedre inntrykk av hvor mange ”substandard” skip som kommer til europeiske havner enn den tidligere statistikken.

Det viktigste i denne sammenheng er å se på tallene i forhold til helheten: I 2002 hadde man 24 skip på listen over utestengte skip. Mange av disse skipene stod på lister fra tidligere år, det er snakk om små tall i forhold til det totale antallet inspeksjoner som foretas.

Det begrensede antallet med utestenginger av skip kan tolkes ulikt; man kan enten velge å se på det lave antallet utestenginger som et tegn på at klart konvensjonsstridige skip nesten ikke benyttes i europeisk farvann, eller man kan stille spørsmål ved om for få skip blir utestengt. Det meste peker i retning av at den første antagelsen er den rette. Situasjonen er den at man opplever færre tilbakeholdelser av skip i forhold til det antall skip som kontrolleres.

Hvis situasjonen er den at det i stor utstrekking benyttes klart konvensjonsstridige skip i europeisk farvann, og disse ikke ble avvist burde dette medføre en økning i antall skip som blir holdt tilbake. Den statistikken som har blitt brukt tidligere viser at antallet tilbakeholdelser går nedover. Samtidig er den samlede inspeksjonsgraden for hele regionen tett på 100 %, noe som gjør det vanskelig å slippe unna kontroll. De fleste indikatorer viser at man har klart å redusere bruken av klart konvensjonsstridige skip i Europa.

Skjerpede tiltak fra USA sin side var en motivasjonsfaktor for å satse på en strengere havnestatskontroll i Europa. Den amerikanske politikken går ut på å stille strenge krav til skipene som skal få anløpe deres havner. I tillegg kreves det særlige ansvarsforsikringer for å kunne trafikkere amerikansk farvann. Sanksjoneringen når ulykken finner sted har også vært et hyppig brukt virkemiddel fra amerikansk side. Trusselen om fengselsstraff og skyhøye erstatningskrav har til hensikt å virke avskrekkende på de som holder på med lavkvalitetsskipsfart. Problemet med den

¹¹⁵ Se årsrapporten til ParisMOU fra 2002 s. 6.

strengt linjen til USA er at den også virker avskrekkende på seriøse redere noe som ikke er helt uproblematisk siden det amerikanske samfunnet er svært avhengig av varer som importeres ved hjelp av skip.

Den strenge linjen til amerikanerne har gitt målbare resultater. I år 2001 ble det gjennomført 10711 inspeksjoner av US Coast Guard. Dette resulterte i 172 tilbakeholdelser, som gir et tilbakehold på 2.7 %. For ParisMOU sin del ble det i 2001 foretatt 18681 inspeksjoner. Det resulterte i 1699 tilbakeholdelser, som gir et tilbakehold på 9,09 %.¹¹⁶

Det er vanskelig å sammenlikne to havnestatsregimer på denne måten. De prosedyrene som ParisMOU og US Coast Guard bruker er ikke identiske. Dette kan føre til statistiske forskjeller. Videre kan det være store forskjeller med hensyn til hva slags typer skip som anvendes i regionen. Visse skipstyper er overrepresentert med hensyn til tilbakehold, slik som små kombinasjonslasteskip. Hvis sammensetningen av skip i de to regionene ikke er lik kan bildet bli noe fortegnert.

Uavhengig av skipstyper er målsettingen for havnestatskontrollen å heve standarden på skipene i regionen. Statistikken indikerer at USA har en bedre standard på skipene i sitt farvann enn tilfellet er i Europa, uten at man dermed kan trekke den slutning at dårlige skip, som ville ha blitt brukt i USA opprinnelig, blir brukt i Europa i stedet.

Delt informasjon og felles retningslinjer gjør det også mulig å gjøre kampen mot lavkvalitetsskipsfart mer målrettet. Tankegangen er som følger: Ved at man utsetter lavkvalitets skip for hyppigere kontroll enn de skipene som er i god stand gjør man det mer attraktivt å bruke skip av høy kvalitet fordi statige kontroller medfører tidstap, spesielt hvis det må foretas utbedringer jevnlig. Den omtalte statistikken over tilbakeholdte skip i Norge indikerer også at standarden på skip som ikke blir utestengt er i ferd med å heve seg.

¹¹⁶ "Port State Control – an update on IMO's work in 2003". Artikkelen finnes på www.imo.org/L:MSD/TECHTC/TCIMP/BMC/PSC/shortLRFsubmission.doc

Ved en målrettet bruk av havnestatskontroll er det mulig å gjøre det mindre lønnsomt å bruke dårlige skip. Skip som ikke oppfyller de krav som stilles i internasjonale konvensjoner blir med dagens system utsatt for hyppigere inspeksjoner enn kvalitetsskip dette innebærer en ekstra belastning for dem som velger å bruke disse skipene.

4.2 25 % Inspeksjonsgrad

Uavhengig av standarden på skip som faktisk ankommer havner i regionen har man som nevnt et minstekrav at 25 % av alle skipsanløp i regionen skal inspiseres. Det er to sentrale hensyn som ligger til grunn for valget av en felles inspeksjonsgrad, den åpenbare grunnen til at man valgte denne inspeksjonsgraden var at man ønsket en økning i antallet inspiserte skip i regionen, den andre grunnen var at man ønsket å forhindre at ulikheter mellom forskjellige havnestater skulle føre til at havnestatskontrollen ville få en konkurransevidende virkning.¹¹⁷

Det er naturlig å se nærmere på om målsettingen med en felles inspeksjonsgrad er nådd. I de siste ti årene har gjennomsnittet for andelen av inspiserte skip i regionen ligget stabilt over 25 %, og i 2002 var inspeksjonsgraden på 28,9 % for regionen i sin helhet. Dette viser at man har lyktes godt med målsettingen med tanke på i hvor stor grad skip blir kontrollert.

Oppfølgingen av inspeksjonsgraden fra medlemsstatenes side gir en indikasjon på viljen til å følge opp samarbeidet fra nasjonalt hold.

I 2002, som er det året med størst antall inspiserte skip i ParisMOU sin historie, var det bare Frankrike og Nederland som ikke lyktes med å nå en inspeksjonsgrad på 25 %. Det har blitt pekt på flere årsaker til at de to landene ikke har greid å møte kravene.

¹¹⁷ Jfr. fortalet til Paris memorandumet.

Nederland lå rett i underkant av målsettingen og gjennomsnittet for de siste årene ligger rundt 25 % målsettingen, det har blitt pekt på at trengsel i Rotterdam som er en av Europas viktigste havner har gjort at det ikke har vært tid til å gjennomføre så mange inspeksjoner som ønsket.

For Frankrikes del er tallene dårligere og trenden har vært uheldig de siste årene. Dette har blitt forsvart på to måter; den ene er at Frankrike har brukt en anselig mengde ressurser på utviklingen av samarbeidet i sin helhet, den andre forklaringen som blir brukt er Frankrikes geografiske plassering. Mange av skipene som kommer til Frankrike kommer via andre medlemsland og har således nettopp blitt inspisert – andelen av skip som regnes for kontrollert innenfor det akseptable tidsrom ligger tett opp mot 100 %. Det er verd å merke seg at inspeksjonsraten for havnestatene i regionens ytterkant ligger betraktelig høyere enn for de sentrale landene – dette har å gjøre med at det er lettere å oppnå en høyere ”Target Factor” der.

Det finnes få indikasjoner som tyder på at stater lar være å foreta inspeksjoner fordi de frykter at det skal svekke deres konkurranseevne som havnestater. Hovedårsakene til variasjoner i antall inspeksjoner foretatt av ulike havnestater skriver seg fra varierende ressurser og forskjell i mengden skip som anses for nødvendig å inspisere. Dette kan underbygges ytterligere ved å vise til mengden inspeksjoner foretatt av italienske sjøfartsmyndigheter. Italia ligger i ytterkant av regionen, og har en inspeksjonsgrad på rundt 40 %.

Målsettingen om en inspeksjonsgrad på 25 % i deltakerlandene er stort sett oppnådd. Dette indikerer at det er en vilje i regionen til å følge opp memorandumets målsettinger.

En streng oppfølging av kravet til inspeksjonsgrad medfører at også skip som det ikke er noe å utsette på blir utsatt for kontroller, men den ”prioriteringslisten” som er omtalt ovenfor skal føre til at skip som ikke representerer noen uforholdsmessig risiko ikke skal bli kontrollert så ofte som problemskip hvis prosedyrene som er gitt følges opp.

Målet om å inspisere 25 % har ligget fast i to tiår og har blitt fulgt opp av deltakerstatene.¹¹⁸ Selv om dette prinsippet har vært en av de sentrale for memorandumet har det, etter at målsettingen var blitt nådd, blitt utsatt for kritikk fra ulikt hold fordi målet har vært kunstig satt. Dette har resultert i et for sterkt fokus på kvantitet med hensyn til gjennomføring av kontroller. Skip som det ikke har vært noe å utsette på har blitt utsatt for mange kontroller noe som er dårlig ressursbruk, og som strider mot den grunnleggende tanken at samarbeidet i regionen burde medføre økt effektivitet.

I tillegg til å medføre ineffektiv ressursbruk for sjøfartsmyndighetene, fører også ”25-prosent tankegangen” til en unødvendig belastning for kvalitetsbevisste redere. Det har fra ulike hold blitt stilt spørsmål ved om ikke enkelte sjøfartsmyndighetene har valgt å foreta inspeksjon av kvalitetsskip siden dette er lite ressurs- og tidkrevende. Noe som gjør det lettere å oppnå en inspeksjonsgrad på 25 %. Hvis dette stemmer, virker et strengt krav til inspeksjonsmengde mot sin hensikt, siden man ender opp med å fokusere på de skipene som trenger minst oppmerksomhet, og ender opp med å overse de skipene man er ute etter å fjerne. Regelen om en felles inspeksjonsgrad har ført til en total inspeksjonsgrad for hele regionen på over 100 % fordi en del skip seiler til flere Europeiske havner etter hverandre.

Den økte inspeksjonsgraden for hele regionen samlet er et resultat av at flere land har sluttet seg til Paris memorandumet. På bakgrunn av kritikken som har kommet har det blitt åpnet for en diskusjon om hvorvidt det er på tide med en revisjon av en del av de standardene man har jobbet etter frem til nå. Nå vurderer ParisMOU selv sin praksis.¹¹⁹ Det blir fra organisasjonens side pekt på at det kan være på tide med mer målrettede retningslinjer for inspeksjon for å nå målsettingen om å ramme lavkvalitetsskipsfarten på en mer effektiv måte.¹²⁰ En måte å sikre en mer effektiv ressursbruk på er å legge større vekt på den prioriteringslisten som man har, og mindre vekt på grunnprinsippene.

¹¹⁸ Dette vil jeg komme tilbake til senere, under punktet om hvordan samarbeidet i regionen fungerer.

¹¹⁹ Denne problematikken ble diskutert under ParisMOU sitt årsmøte i København 11-14. mai 2004.

¹²⁰ Opplysningene i dette avsnittet er hentet fra en artikkel av Brian Reyes som stod i Lloyd's List 19. mai 2004.

4.2.1 "Ilknur 2"¹²¹

Som det fremgår av punktet om utvidet inspeksjon har ParisMOU hatt et fokus på visse typer skip fordi disse skipene anses for å ha et stort skadepotensial. Denne målrettede måten å arbeide på blir utsatt for kritikk fordi den fører til at man ikke får fjernet andre typer problemskip.

Man har konsentrert seg om å inspisere eldre gass- og kjemikalietankere, bulkskip, oljetankskip og passasjerskip grundig, men det er eldre tørrlastskip (general cargo), som kommer dårligst ut på statistikken over tilbakeholdelser av skip.¹²²

Faren ved at retningslinjene tar fokus vekk fra tørrlastskipene er at skip som burde ha vært utestengt fra regionen får lov til å fortsette å seile. Disse problemskipene representerer ikke samme miljørisiko som de skipene som nevnes i Paris memorandumets punkt 8.2. følgende, men siktemålet til dette memorandumet er at andre hensyn også skal ivaretas slik som hensynet til mannskapets levekår.¹²³

En viktig årsak til at man er opptatt av mannskapets levekår er at man ser sammenhengen mellom dette og mannskapets evne til å håndtere skipet på en sikker måte – For å kunne gjøre en skikkelig jo bør man være ved god helse og skikkelig utvilt. Det er ikke bare sikkerhetshensynet som gjør at man er opptatt av forholdene om bord. Det ligger også en solidaritetstankegang til grunn for reglene om mannskapets forhold.¹²⁴

Det finnes flere eksempler på skip som fortsatt får seile tiltross for at de har blitt holdt tilbake ved mange anledninger. Forholdene om bord på disse skipene er ofte dårlige. "Ilknur 2"-saken er et godt eksempel på at arbeidet som gjøres i ParisMOU ikke er tilstrekkelig. Skipet har siden september 2003 blitt holdt tilbake fem ganger, og forholdene om bord ble ved siste inspeksjon beskrevet av havnestatsinspektøren som de verste han noen sinne hadde sett. Reglene for utestestenging gjør det vanskelig å holde

¹²¹ Opplysningene til dette avsnittet er hentet fra Lloyd's List 18. mai 2004 s. 1.

¹²² Se ParisMOU Blue Book 2002 samt tidligere år.

¹²³ Jfr. Første punkt i fortalen til Paris memorandumet.

slike skip vekk, fordi reglene er tilpasset de skipene som representerer den største trusselen.

ParisMOU er i ferd med å bearbeide regelverket på dette området. "Ilknur 2" saken kan ikke utelukkende brukes til å kritisere arbeidet til organisasjonen – Skipet ville neppe ha blitt gjenstand for en så nøye oppfølging hvis det ikke hadde vært for det regionale samarbeidet.

4.3 Bruken av Equasis

Årsaken til at man satset på å gjøre sikkerhetsrelatert informasjon så lett tilgjengelig som mulig var at forskjellige aktører hadde gitt uttrykk for at grunnen til deres manglende bidrag til kvalitetsskipsfarten var den manglende tilgangen på slik informasjon. Derfor vil omfanget av bruke være en viktig målestokk for hvordan Equasis fungerer.

Equasis blir brukt av en variert gruppe brukere – hovedsakelig innenfor skipsfartsnæringen. Det ulike bidragsyterne til Equasis er aktive til å markedsføre databasen. Dette innebærer blant annet at de har direkte linker til databasen fra sin internettsider og oppfordrer sine kontakter til å bruke Equasis som et hjelpemiddel ved valg av skip som skal benyttes.

Måten Equasis brukes på i dag minner mest om en markedsføringskampanje for de ulike kvalitetsaktørene – noe som ikke er så fjernt fra intensjonen. Det kan stilles spørsmål om hvilken effekt databasen har på bruken av de aller dårligste skipene – interessen for å bruke hjelpemidlet varierer fra aktør til aktør. Dette tyder på at de allerede kvalitetsbevisste aktørene benytter seg av hjelpemiddelet mens de som man virkelig ønsker å nå ikke deltar i samme grad.

Oppmerksomheten rundt arbeidet til Equasis har vært dalende siden etableringen. De fleste omtalene i media skriver seg fra etableringen.

¹²⁴ *The Quality Shipping Conference i København i juli 2002 satte fokus på mannskapets situasjon.*

4.4 Forholdet mellom memorandumene

Det viktigste likhetstrekket mellom Paris memorandumet og Equasis er at de fungerer som kilder til sikkerhetsrelatert informasjon og skip.

For Equasis sin del er dette organisasjonens eneste funksjon mens formidling av informasjon bare utgjør en del av den virksomheten, som deltakerstatene i Paris memorandumet samarbeider om.

Det er nærliggende å stille spørsmål ved om ikke Equasis har utspilt sin rolle. Da man etablerte databasen i juni 2000 representerte det å offentliggjøre sikkerhetsrelatert informasjon om skip på internett noe nytt. I dag er ikke Equasis alene om dette lengre. ParisMOU som er en av de viktigste bidragsyterne med informasjon til Equasis, har i dag selv en meget innholdsrik informasjonskilde på internett. Både ParisMOU og Equasis finansieres med offentlige midler og det er ressurskrevende virksomhet å drive disse informasjonskanalene.

ParisMOU offentliggjør deler av den informasjon som organisasjonen får inn fra medlemsstatenes sjøfartsmyndigheter. Den informasjonen det er snakk om er opplysninger om skips rulleblad ved havnestatskontroller i Paris regionen, dette er den samme informasjon som ParisMOU bidrar med til i Equasis.¹²⁵

Det som gjør Equasis til et nyttig verktøy i tillegg til ParisMOU er all den andre informasjonen som Equasis gjør tilgjengelig. Equasis skiller seg fra ParisMOU som informasjonsgiver på to viktige punkt, Equasis får informasjon fra et mye større geografisk område enn ParisMOU, og Equasis får informasjon fra en bredere gruppe av kilder enn ParisMOU.

Equasis mottar informasjon om havnestatskontroll fra Tokyo MOU og US Coast Guard i tillegg til ParisMOU. Den brede geografiske tilgangen til informasjon gjør Equasis godt egnet til å gi et bilde av tilstanden til verdens handelsflåte.

Konferansen hadde arbeidstittelen "There is More to Quality Shipping than clean Certificates".

¹²⁵ Vis til avtale, dette fremgår av årsrapport fra ParisMOU for år 2000

Som nevnt formidler Equasis også annen informasjon enn den som er fremkommet ved havnestatskontroll. Equasis formidler informasjon fra andre bidragsytere, slik som classeselskaper og sjøfartsorganisasjoner, dette gjør at man får tilgang til mer omfattende informasjon enn det man får fra ParisMOU. Disse forhold bidrar til å styrke Equasis stilling som selvstendig aktør.

ParisMOU og Equasis truer ikke med å utkonkurrere hverandre. Spørsmålet er snarere om utviklingen vil føre til at nye samarbeidsorganisasjoner vil overta rollene til ParisMOU eller Equasis eller begge.

4.5 Fremtiden for Memorandumene.

4.5.1 EMSA og SafeSeaNet

EMSA er et nytt EU-organ under utvikling, Norge har sammen med Island fått anledning til å delta i dette arbeidet. Det første formelle møtet for utviklingen av samarbeidet fant sted i desember 2002 det er altså en organisasjon som er i startfasen og det jobbes for tiden med å rekruttere folk til å fylle de ulike planlagte funksjonene.

Tankegangen bak EMSA er å opprette en organisasjon som kan bistå kommisjonen i dens arbeide med spørsmål om maritim sikkerhet. EMSA skal utvikle en egen maritim kompetanse men skal også samarbeide tett med medlemsstatenes maritime myndigheter og foreløpig er det ikke snakk om å styrke det overnasjonale preget på virksomheten. EMSA skal fungere som en styrking av det arbeidet som EU kommisjonen allerede gjør ved at nytt og gammelt regelverk, blir fulgt opp for å se hvor godt disse fungerer. EMSA vil kunne gi råd til kommisjonen om hvilke nye regler som trengs.

Rollefordelingen mellom ParisMOU og EMSA gjør at det ikke vil oppstå noen overlapping av funksjoner. ParisMOU sitt arbeid knytter seg til håndhevingen av internasjonale regler. EMSA har til oppgave å utvikle regelverket i EU. Det er klart at arbeidet i EMSA vil få stor betydningen for det arbeidet som vil bli utført i ParisMOU siden man vil få et mer omfattende regelverk å følge opp.

Når det gjelder SafeSeaNet er dette arbeidet i planleggingsfasen. Planen er at skip skal kunne identifiseres og holdes oversikt med også når de er til sjøs. Dette skal foregå ved at skipene får en identitetsbrikke som kan spores blant annet ved hjelp av satellitt overvåking. Dette arbeidet er først og fremst rettet inn mot trafikkavviklingen til sjøs, men det er nærliggende å tenke seg at opplysningene som systemet gir vil kunne effektivisere deler av arbeidet til ParisMOU.

4.6 Kort oppsummering

Det hersker liten tvil om at ParisMOU har hatt en betydelig effekt på bruken av konvensjonsstridige skip siden inngåelsen av memorandumet i 1982. Det er vanskeligere å slå fast hvilken effekt Equasis har hatt. Det meste tyder likevel på at man vil beholde begge memorandaene i de kommende årene.

5 Kilder

Litteratur:

- Boisson, Philippe Safety at Sea, policies, regulations & international law. Paris 1999, ISBN 2-86413-020-3.
- Coles, Richard Ship Registration: Law and Practice. Richard Cole og Nigel Ready. London, Hong Kong 2002, ISBN 1 84311 119 5.
- Eckhoff, Thorstein Rettskildelære. Thorstein Eckhoff og Jan E. Helgesen. 4. utg. Oslo, 1997, ISBN 82-518-3988-2.
- Falkanger, Thor Innføring i sjørett. Thor Falkanger og Hans Jacob Bull. 5. utg. Oslo, 1999, ISBN 82-9260-45-8.
- Kasoulides, George C. Port State Control and Jurisdiction. London, 1993, ISBN 0-7923-2281-9.
- Özcayir, Dr Z. Oya Port State Control. London, 2001, ISBN 1-85978-485-2
- Parliament of the Commonwealth
of Australia Ships of Shame. Canberra, 1992, ISBN, 0 664 25859 4.
- Rasmussen, Jørgen Skibsføreren internationale forhold, syn og certifikater. Jørgen Rasmussen og Arne Ulstrup. 2. utg. København, 1996, ISBN 87-7790-058-8.

Utvalgte emner i folkerett metode-miljø-havrett-handel. Morten Ruud, Geir Ulfstein, Ole Kristian Fauchald. Oslo, 1997, ISBN 82-518-3408-2

Artikler:

The Erika effect. I: Seatrade Review, mars 2000
s.19-20.

Lloyd`s List. 19. mai 2004.

Taler:

“After Erika – Filling the Safety Gaps”. Willem de Rutier, AMIRE Conference, Lisboa, 8. november 2002. Se: www.amire.org/docs/HLC11/de%20Ruiter-2nd%20Day.pdf.

”IMO`s Role in Raising Standards”. Tom Allan,
Quality Shipping Conference i København 10- 11.
juli 2002. Se:
[http://soefart.inforce.dk/graphics/synkron-
library/qualityshipping/allen_speech.doc](http://soefart.inforce.dk/graphics/synkron-
library/qualityshipping/allen_speech.doc).

Rapporteur:

Paris Memorandum
on Port State Control

Annual Report: 1997, 1998, 1999, 2000, 2001,
2002 og 2003.

Blue Book: 2000, 2001 og 2002.

Se:

[www.parismou.org/PaisMOU/Organisation/Annual
+Reports/default.aspx](http://www.parismou.org/PaisMOU/Organisation/Annual+Reports/default.aspx)

Sjøfartsdirektoratet

Årsmelding: 2002.

Internettressurser:

www.parismou.org

www.equasis.org

www.emsa.eu.int

www.europa.eu.int

www.bimco.dk

www.rederi.no

www.imo.org

www.icons.org.au

www.amire.org

www.hmco.com

Memoranda:

Paris memorandumet

Paris Memorandum of Understanding on Port State
Control fra 1.juli 1982 med siste oppdatering fra
22. juli 2003.

Se www.parismou.org – About us - Memorandum

Equasis memorandumet

Memorandum of Understanding on the Establishment of the Equasis Information fra 17. mai 2000.

Se www.equasis.org – MOU text

Haag memorandumet

Memorandum of Understanding between Certain Maritime Authorities on the Maintenance of Standards on Merchant Ships. Undertegnet 2. mars 1978.

Lover/forskrifter:

Sjødyktighetsloven

Lov om Statskontroll med Skibes Sjødyktighet 9. juni Nr. 7. 1903.

Havnestatskontrollforskriften

Forskrift av 01.07.2003 nr. 969 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner mv.

EU-tekster:

94/57/EF

Rådsdirektiv av 22. november 1994. "On common rules and standards for inspection and survey organizations for the relevant activities of the maritime administrations".

Se: www.emsa.eu.int/end183d004.html

95/21/EF

Rådsdirektiv av 19. juni 1995. "Concerning the enforcement, in respect of ships using Community

ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (port State control)”.
Se: www.emsa.eu.int/end183d004.html

99/35/EF

Rådsdirektiv av 29. april 1999. “On a system of mandatory surveys for the safe operation on regular ro-ro ferry and high-speed passenger craft services”.

Se. www.emsa.eu.int/end183d004.html

COM (2000) 802 final

Communication from The Commission to The European Parliament and The Council on a Second Set of Community Measures on Maritime Safety Following the Sinking of The Oil Tanker Erika.

FN-konvensjoner:

LOADLINES 66/88

Internasjonal Convention on Loadlines fra 1966 med tillegg, og med 1988 protokollen.

SOLAS 74/78/88

International Convention for the Safety of Life at Sea fra 1974 med tillegg, og med 1978 og 1988 protokollene.

STCW 78

International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers fra 1978 med tillegg.

COLREG 72

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea fra 1972 med tillegg.

TONNAGE 69

International Convention on Tonnage
Measurement of Ships fra 1969.

ILO nr. 147

Merchant Shipping (Minimum Standards)
Convention fra 1976.

FN-resolusjoner:

IMO resolusjon A. 741(18)

IMO resolusjon A. 788(19)

Annet:

Sjøfartsdirektoratet

E-post og samtale med Otto Frotvedt, PSC -
koordinator Sjøfartsdirektoratet.

Equasis

E-postkontakt George Barclay, direktør for
Equasis.

Nordisk Institutt for Sjørett

Samtaler med Henrik Ringbom, stipendiat ved
Nordisk Institutt for Sjørett.

